Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 63 (656) | Год издания 8-й | Среда, 9 августа 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Вахтенный помощник капитана

Вахтенный помощник капитана является организатором четко поставленной службы на палубе и командном мостике. «Вахтенный помощник капитана, — сказано в Уставе службы на судах морского флота Союза ССР, — несет ответственность за вахтенную службу и осуществляет все мероприятия по безопасности судна... До вступления на вахту вахтенный помощник капитана должен ознакомиться по карте с районом плавания, встречающимися препятствиями, мелями, банками, рифами, их ограждениями — буями, маяками, вехами, с характером их освещения, а также с радиомаяками, действующими в данном районе».

Четкое выполнение штурманами уставных требований — непременное условие безаварийного плавания судов. Это имеет огромное значение в борьбе экипажей за досрочное завершение производственных заданий. Безаварийное плавание судов — один из важных резервов увеличения перевозок грузов и повышения рентабельной работы морского транспорта. Вот почему моряки и прежде всего начальствующий состав судов обязаны свято блюсти уставные требования, повседневно укреплять трудовую дисциплину, зорко нести вахтенную службу.

Значение вахтенной службы на судне трудно переоценить. Высокая организованность моряков, безупречное выполнение вахтенным помощником капитана своих обязанностей гарантируют безопасный переход судна. На судах имеются электрорадионавигационные приборы, астрономические инструменты и всевозможные пособия, которые помогают штурманам успешно решать поставленные перед ними задачи. Однако одного этого недостаточно для безаварийной работы флота. Вахтенные помощники капитана должны в совершенстве овладеть своим делом, выковать в себе отличные качества опытного судоводителя, воспитать крепкую волю и находчивость.

На судах морского флота широко развернулось социалистическое соревнование моряков за получение звания «Отличная судовая вахта». Оно подняло на еще более высокую ступень вахтенную службу, потребовало от помощников капитана непрерывного совершенствования знаний. Проявляя упорное стремление к успеху, многие вахты добились высоких производственных показателей. Приказом министра морского флота звание «Отличная судовая вахта» за первый квартал 1950 года присуждено вахте третьего помощника капитана тов. Тимофеева теплохода «Капитан Гастелло». Эта вахта — одна из лучших на морском флоте. Ей вручен переходящий вымпел Министерства морского флота. Тов. Тимофеев и его подчиненные — матросы тт. Докиенко и Шаховский победили в соревновании потому, что они постоянно заботятся о повышении своей квалификации, по крупицам собирают передовой опыт в работе, неукоснительно соблюдают требования Устава службы на судах морского флота Союза ССР. Вахта штурмана тов. Тимофеева в любых навигационных условиях блительно несет службу. Матросы тт. Шаховский и Докиенко точно держат теплоход на курсе и тем самым сокращают ходовое время, способствуют экономии топлива и смазочных материалов. В этом особенно ярко проявляется чувство ответственности моряков за выполнение плана, за сохранность судна и его бесперебойную работу.

Примеров бдительного несения вахтенной службы много. Отлично выполняют свои служебные обязанности помощники капитана тт. Безякин (пароход «Гоголь»), Сапко (теплоход «Серго») и другие. Однако далеко еще не на всех судах так организована вахтенная служба. Некоторые вахтенные помощники капитана плохо готовятся к вахте, делают серьезные ошибки в счислении, нарушают уставные положения. Все это чревато большими опасностями. Непреложным остается тот факт, что на тех судах, где не налажена образцовая вахтенная служба, где действия вахтенных помощников капитана идут вразрез с требованиями устава, там, как правило, возникают аварии. На таких судах немыслима успешная борьба экипажей за выполнение планов перевозок грузов. Авария влечет за собой длительный простой судна на ремонте, вызывает излишние расходы денежных средств. Кроме всего, неожиданный выход судна из эксплоатации ломает общий график движения флота, нарушает ритмичную работу пароходств, срывает выполнение плана перевозок.

Между тем некоторые судоводители не извлекают из этого должного урока, ослабляют контроль за вахтенной службой, допускают грубые ошибки в работе на командном мостике. Недавно пароход «Унжа» при проходе одного пролива сел на мель. Почему возник такой случай? Дело в том, что вахтенный помощник капитана Рогозин недостаточно внимательно наблюдал за поверхностью моря и за знаками ограждения фарватера. В результате пароход «Унжа» сошел с фарватера и сел на грунт. Судно задержалось в рейсе на 19 часов. Аналогичный случай произошел и с пароходом «С. Киров».

Такие явления об'ясняются прежде всего тем, что на судах еще подчас отсутствует настоящая требовательность со стороны капитанов к своим помощникам, которые нередко забывают об уставных обязанностях, нарушают дисциплину.

Вахтенный помощник капитана должен быть подлинным организатором четкой судовой службы. Он обязан ни на минуту не ослаблять бдительность, критически оценивать каждое свое действие.

Весьма важные обязанности возлагаются на вахтенного помощника капитана при плавании в сложных навигационных условиях. Он обязан вести неослабное наблюдение за морем, проверять исправное действие всех ходовых огней, чаще определять место судна по счислению и обсервациям. Плавание по счислению вызывает ряд трудностей: счислимое место судна, как правило, расходится с действительным. Это вызывается не точно учтенными погрешностями компаса и лага, неправильно учтенным дрейфом и т. п. В таких случаях вахтенный помощник капитана должен проявлять исключительную осторожность.

Плавание — богатая школа для штурмана. Поэтому вахтенному помощнику капитана необходимо заниматься изучением судоводительского опыта, критически анализировать причины, влияющие на счисление, учитывать, например, даже величину циркуляции во время изменения курса судна. Ведение тщательной прокладки и счисления является основным условием безаварийного плавания. Поэтому вахтенный помощник капитана должен перед вахтой хорошо изучить район плавания по данным лоции и другим навигационным пособиям. Кроме того, для штурмана весьма важно знать маневренные качества своего судна, его технические данные, устройство и действие приборов.

Обеспечение безаварийного плавания — основная задача, которую должен решать вахтенный помощник капитана. Но было бы неправильным говорить, что у него нет других обязанностей. Вахтенный штурман обязан также способствовать борьбе машинной команды за экономию топлива путем неослабного контроля за работой рулевых.

Высокую бдительность вахтенный помощник капитана должен проявлять также во время стоянки судна в порту и, что особенно важно, при производстве грузовых операций. Наравне с обеспечением безопасной стоянки судна вахтенный помощник капитана обязан принять все от него зависящие меры по ускорению грузовых работ. Надо помнить, что значительная часть непроизводительных простоев флота об'ясняется не только плохой работой диспетчерского аппарата пароходств и портов, но и нераспорядительностью начальствующего состава судов. По этой причине суда теряют много эксплоатационного времени. Конечно, такое положение нельзя считать нормальным. Вахтенный помощник капитана должен систематически контролировать выполнение грузового плана и оперативно устранять все задержки в ходе грузовых работ.

Выполнение вахтенным помощником капитана своих служебных обязанностей будет тем успешнее, чем обширнее и выше будут его знания. Поэтому на каждом судне следует организовать занятия с начальствующим составом по изучению передового опыта в судовождении. На этих занятиях полезно разбирать отдельные случаи аварий и причины, которые их вызвали.

В целях дальнейшего улучшения постановки вахтенной службы, повышения практических навыков штурманов следует еще шире развернуть на судах социалистическое соревнование за отличную вахту. Нужно широко популяризировать опыт лучших вахтенных помощников капитана, изучать этот опыт, делать его достоянием всего начальствующего состава судов. Это большое и ответственное дело, которым необходимо заниматься повседневно.

Возросший об'ем перевозок грузов требует от экипажей слаженной и четкой работы, безупречного выполнения моряками своих служебных обязанностей. Выполняя социалистические обязательства по ускорению рейсооборачиваемости судов, требуется уделить самое серьезное внимание вахтенной службе. Ее надо организовать так, чтобы полностью устранить возможность возникновения аварий. Необходимо добиться, чтобы каждое судно работало бесперебойно, безаварийно плавало в любых навигационных условиях.

НАГРАЖДЕНИЕ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ СССР МОРЯКОВ ЛАТВИЙСКОГО БАССЕЙНА

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1950 года в связи с десятилетием образования Латвийской Советской Социалистической Республики и достигнутыми успехами в восстановлении и развитии промышленности, сельского хозяйства, науки, культуры и искусства награждена большая группа передовых людей республики. Среди награжденных—59 работников Латвийского пароходства и портов республики.

Орденом **Ленина** награжден боцман парохода «Прометей» Я. Я. Дышлер. Орденом **Трудового Красного Знамени** награждены 25 человек. Среди них—капитаны Э. М. Берзиньш, Э. Я. Томсон, М. П. Брахманис, первый помощник капитана Ю. К. Авот, крановщик В. К. Грантиньш, бригадиры грузчиков А. К. Лейтендорф, М. М. Упныньш, директор Рижского судоремонтного завода Л. Н. Прутян, начальник Рижского порта С. Я. Сивцов, начальник Латвийского пароходства П. И. Струмпе, работники Рижского судоремонтного завода А. К. Адамсон, А. А. Бейсон, Л. Р. Егерь и другие.

Орденом **«Знак Почета»** награждены семь человек. Среди них — старший помощник капитана И. И. Гудим, капитан В. О. Заржевский. Медалью **«За трудовую доблесть»** награждены старший механик П. Л. Федоров, фрезеровщик А. П. Вурч, начальник цеха Рижского порта Г. Т. Васильев, котельщик Рижского судоремонтного завода А. К. Мачульский и другие работники бассейна. Среди награжденных медалью **«За трудовое отличие»** — крановщик Х. О. Валдманис, матрос З. О. Земберг, механик Я. Я. Розентал, старшина водолазов В. А. Трушин и другие моряки.

На стахановской вахте мира

Судно идет впереди графика

С начала года пароход «Д. Фурманов» работал точно по графику и не имел потерь эксплоатационного времени. Всюду судно обрабатывали раньше срока. Экипаж парохода соревновался с работниками портов и настойчиво боролся за ускорение рейсооборачиваемости судна.

За сутки до прихода судна в порт моряки радируют о расположении груза в трюмах и его назначении. К началу грузовых операций экипаж готовится всегда тщательно. Нередко матросы сами обслуживают лебедки и участвуют в грузовых операциях. Однажды в одном из портов создалась угроза простоя судна. Тогда экипаж решил помочь портовикам. Разгрузку одного из трюмов моряки полностью взяли на себя. 700 тонн груза было выгружено в короткий срок. Совместной стахановской работой удалось избежать простоя и обработать судно досрочно на 40 часов.

Портовики Лепаи, приняв вызов экипажа парохода «Д. Фурманов» на социалистическое соревнование, без задержки разгружали судно. Первый раз они обработали пароход досрочно на 11 часов. Вторично портовики Лепаи разгрузили судно на 6 часов раньше срока. То же самое было и в других портах Балтики. В Клайпеде пароход, как правило, разгружали на сутки раньше срока, в Таллине — досрочно на 20 часов.

В порту Умба пароход «Д. Фурманов» должен был принять свыше трех тысяч тонн круглого леса. Погрузка производилась исключительно судовыми стрелами. Работа шла с опережением принятых норм. Соревнование портовиков и экипажа дало хорошие результаты. Пароход ушел в рейс на 25 часов до срока. В Мурманском порту судно разгрузили на 38 часов быстрее графика.

Так, совместными усилиями моряки и портовики добиваются ускорения рейсооборачиваемости судна. План первого полугодия экипаж парохода «Д. Фурманов» перевыполнил. Скорость судна увеличена на полторы мили в час. Моряки сберегли 560 часов эксплоатационного времени. Пароход сделал два дополнительных рейса и сверх задания перевез 6.000 тонн груза.

Машинная команда бережно расходует топливо, добиваясь полного сгорания угля в топках котлов. За шесть месяцев плавания сбережено 420 тонн угля. Судно плавало без дополнительной бункеровки 21 сутки.

Б. БОРИСОВ.

Трудовой вклад молодежи

Почетен и благороден труд советских моряков. Днем и ночью, зимой и летом, в штормы и туманы несут они трудовую вахту мира. Комсомольцы морского флота — активные поборники высокой культуры труда. Они всегда идут в передовых рядах соревнующихся, внедряя новаторские методы, увлекая своим стахановским трудом молодежь на борьбу за досрочное выполнение плана перевозок.

Третий год наш теплоход совершает рейсы на скоростной линии Поти — Жданов — Одесса. За это время не было ни одного случая задержки судна в портах по вине экипажа. Комсомольцы приняли обязательство готовить теплоход к грузовым операциям до прихода в порт. Слово молодых моряков не расходится с делом.

Большим уважением среди экипажа пользуется молодой штурман комсомолец тов. Борисов. Прикрепленное к нему хозяйство всегда находится в образцовом состоянии, а вахта, которой он руководит, третий квартал завоевывает звание «Отличная судовая вахта». По итогам соревнования во втором квартале этой вахте присужден переходящий вымпел управления Черноморского пароходства и комитета плавсостава.

Работа рулевого на скоростной регулярной линии очень ответственна. При прохождении каналов требуется особенно хорошо знать все повадки судна и уметь вести его, как говорят моряки, «по нитке». Матросы-комсомольцы тт. Орлов, Шевченко, Лизовенко и Костецкий с обязанностями рулевого справляются отлично.

От комсомольцев палубной команды не отстают и комсомольцы машинной команды. Они успешно борются за хорошее техническое состояние главных двигателей и вспомогательных механизмов, за увеличение скорости, за экономию топлива и смазочных материалов.

Несмотря на то, что теплоход работает без заводского ремонта восемь лет, молодежный коллектив машинной команды под руководством старшего механика тов. Каменецкого обеспечил бесперебойную эксплоатацию судовых механизмов. Инициаторами заботливого ухода за судовым хозяйством являются мотористы тт. Мазур, Савицкий и Рогожа, матросы тт. Костецкий, Глухов, Водинский, Лизовенко, Орлов и Шевченко.

Экипаж добился рентабельной работы судна. В этом деле большую роль сыграли созданные комсомольской организацией контрольные посты. Комсомольский пост, наблюдающий за сохранностью перевозимых грузов, в составе матросов тт. Костецкого, Лизовенко, Орлова и Данилова контролировал деятельность учетчиков и трюмных бригад, помогая им правильно уложить груз, сдать и принять его в полной сохранности. Такой контроль в корне ликвидировал порчу и недостачу грузов.

Большой экономии покрасочных и других материалов добился комсомольский пост в составе третьего помощника капитана тов. Борисова, моториста тов. Мазур и матроса тов. Шевченко. Раньше покрасочные материалы выдавались часто без учета, а матросы и мотористы иногда производили покраску небрежно. После создания контрольного комсомольского поста и раз'яснения экипажу значения режима экономии расход покрасочных материалов значительно уменьшился. Это мероприятие дало возможность нашему экипажу сэкономить несколько тысяч рублей государственных средств.

Комсомольский пост по экономии топлива и смазочных материалов в составе мотористов тт. Савицкого, Рогожа, Чобручер следит за тем, чтобы механизмы не работали вхолостую, чтобы котел работал строго по расписанию. Все это помогло экипажу сберечь во втором квартале 21 тонну топлива и одну тонну смазочных материалов.

Комсомольцы теплохода «Мичурин» несут стахановскую вахту мира, они работают так, как этого требует наша Родина!

В. ДУНЧЕНКО,
секретарь комсомольской организации теплохода «Мичурин».



В социалистическом соревновании вахта старшего помощника капитана парохода «Псков» тов. В. Фирстова завоевала звание отличной судовой вахты. На снимке: тов. В. Фирстов на вахте.

Фото Е. Россинского.

Производственный под'ем

ТАЛЛИН. (По радио). Сообщение Советского Комитета защиты мира об итогах кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием вызвало у моряков Эстонского пароходства огромный политический и производственный под'ем. Стахановским трудом подкрепляют моряки свои подписи под Воззванием. Экипаж теплохода «Сааремаа», встав на стахановскую вахту, обязался в каждом рейсе экономить десять часов эксплоатационного времени. Моряки вызвали портовиков Выборга, Клайпеды, Риги и Ленинграда на социалистическое соревнование по досрочной обработке судна.

Экипаж парохода «Крымов» обязался к 7 ноября — к 33-й годовщине Великого Октября завершить годовой план перевозок. Взято обязательство перевезти сверх плана десять тысяч тонн грузов, увеличить скорость судна на полмили в час.

Каждый день радиограммы приносят вести о том, что коллективы моряков Эстонского пароходства отлично несут стахановскую вахту мира.

Непреклонная решимость

БОРТ ПАРОХОДА «СТРЕЛЬНА». (По радио). С глубоким удовлетворением встретили советские моряки сообщение Советского Комитета защиты мира об итогах кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием.

Моряки парохода «Стрельна», поставив свои подписи под Стокгольмским Воззванием, заявили о своей непоколебимой решимости еще самоотверженнее трудиться на благо советской Родины.

Коллектив судна принял новое, повышенное социалистическое обязательство: выполнить годовой план перевозок ко Дню Сталинской Конституции. Моряки работают с большим воодушевлением. Экипаж парохода «Стрельна» отлично несет трудовую вахту мира. Машинная команда добилась увеличения скорости судна на полмили в час. Штурманы и матросы обеспечивают точное следование судна по заданному курсу.

Свой стахановский рейс экипаж парохода «Стрельна» завершил досрочно. Моряки перевезли дополнительно к заданию двести тонн груза.

Новаторы сберегли 1.307.000 рублей

В Махачкалинском порту насчитываются десятки рационализаторов и изобретателей, которые направляют свои творческие усилия на повышение производительности труда, совершенствование технологии переработки грузов и снижение ее себестоимости, на механизацию трудоемких процессов работы.

О результатах плодотворной деятельности новаторов производства можно судить по тому факту, что они только в минувшем году внесли 144 предложения, из которых 87 проведено в жизнь. Это дало возможность коллективу порта сэкономить 1 миллион 307 тысяч рублей.

Наиболее ценное предложение было внесено инженером тов. Мильман. По его предложению был изготовлен механизм для штивки зерна в трюмах, который приводится в движение при помощи электромотора. Этот механизм позволяет перерабатывать в среднем 50 тонн зерна в час.

Старший механик погрузо-разгрузочного района тов. Чвапенко и начальник водоснабжения порта тов. Пономарев разработали способ изготовления стартерных пружин для автокрана. Эти пружины теперь изготовляются в мастерских порта.

В нынешнем году от рационализаторов и изобретателей уже поступило 74 предложения. Из них 33 внедрено в производство.

Активными новаторами являются мастер инструментального цеха ремонтно-строительной конторы тов. Сурнин, старший механик погрузо-разгрузочного района тов. Подгорный, механик баркаса «Махач-Кала» тов. Прокофьев и другие.

К. ГРИГОРЬЕВ.

МАХАЧ-КАЛА.

Скоростными методами

МУРМАНСК. (Наш корр.). По-стахановски трудятся портовики Мурманска. Диспетчеры и оперативные работники, крановщики и бригады грузчиков, руководствуясь технологическими картами и новыми нормативами по обработке судов, стремятся обеспечить перевыполнение сменных заданий. Выполняя взятые на себя повышенные социалистические обязательства, портовики активно решали поставленные перед ними задачи. Недавно пароходы «Смоленск», «Корсунь-Шевченковский», «Верхоянск», «Рязань» и другие суда были обработаны раньше срока, определенного планом.

Слаженность в работе, правильное использование механизмов, высокая производительность труда механизаторов и грузчиков позволяют коллективу порта досрочно выполнять задания. Большого успеха достиг коллектив первого грузового участка. В июле 50 проц. судов были здесь обработаны скоростными методами.

Недавно механизаторы и грузчики первого участка сумели быстро обработать семь крупнотоннажных судов. Бригады грузчиков тт. Санаксырова, Бударова и Метальникова выполняли сменные задания на 200 — 300 проц. На 130 — 150 проц. выполнили сменные задания крановщики портальных кранов тт. Поназырев, Драгунов и Мищенко.

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РЕМОНТА

ХОЛМСК. (Наш корр.). Слесари холмских портовых мастерских тт. Шибриков, Гончаренко и Людкевич изо дня в день повышают производительность труда. Каждый из них постоянно перевыполняет сменные задания. Однажды стахановцу тов. Людкевич было дано срочное задание по ремонту циркуляционной помпы, а тт. Шибрикову и Гончаренко — электрического брашпиля теплохода «Тельновск».

Умело организовав свой труд и хорошо подготовив рабочее место, слесари значительно раньше срока закончили работу, выполнив норму на 150 проц. Уходя в рейс, моряки поблагодарили стахановцев мастерских за высокое качество ремонта судовых механизмов.

НА БЛАГО ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ

БОРТ ПАРОХОДА «МУРМАНСК». (По радио). Экипаж парохода «Мурманск» встал на стахановскую вахту мира и взял на себя новое повышенное обязательство: годовой план выполнить по тоннам и тонно-милям к десятому октября.

Рейс об'явлен стахановским. Лучшие показатели имеет вахта второго механика тов. Рогозина. От нее не отстает вахта помощника капитана тов. Удалова.

В настоящее время мы находимся в Северном море. Рейс предстоит ответственный и трудный, но моряки заявили, что с заданиями рейса они справятся с честью и тем самым внесут свой вклад в дело мира.

Капитан А. КУЗЬМИН

Первый помощник капитана Н. МАЛКОВ.

Советский патриотизм

Когда по цехам механической мастерской Ленинградского порта проходили собрания, посвященные организации стахановских вахт мира, слесарный цех явился застрельщиком этого патриотического движения.

Почин слесарей был подхвачен. Вот уже месяц рабочие механической мастерской несут вахту мира. Молодой слесарь тов. Рудинский выполняет норму на 280 проц. Бригада тов. Федорова выполняет по полторы с лишним нормы.

Встав на стахановскую вахту мира, кузнец тов. Игнатьев, молотобоец тов. Васильев, газосварщик кузнечно-сварочного цеха тов. Губарев дают по полторы-две нормы за смену.

Н. ФОМИН.

По примеру передовых экипажей

Экипаж парохода «Белоруссия» длительное время не выполнял плана перевозок грузов. Сейчас моряки этого судна не только преодолели отставание, но и вывели его на одно из первых мест в бассейне. За шесть месяцев экипаж почти в полтора раза перевыполнил производственное задание. Машинная команда добилась того, что скорость судна увеличилась на 14 миль в сутки. Экипаж сэкономил 350 тонн топлива и 400 килограммов смазочных материалов.

Эти успехи стали возможными благодаря тому, что экипаж горячо подхватил передовые начинания, которые возникли на морском флоте. Моряки парохода «Белоруссия» переняли опыт работы экипажей судов «Воронеж», «Кафур Мамедов» и «Краснодар».

Моряки парохода «Белоруссия» использовали все возможности для улучшения своей работы. С судна было убрано все лишнее имущество. Палубная команда стала более целесообразно использовать грузовместимость судна. За счет этого пароход берет в каждом рейсе на 200—300 тонн груза больше планового.

У экипажа каспийского теплохода «Кафур Мамедов» моряки «Белоруссии» переняли опыт социалистического соревнования за звание «Отличная судовая вахта». Сейчас на пароходе соревнуются все вахты, что способствует более производительной работе. Среди палубной и машинной команд нет ни одного моряка, который не выполнял бы производственных норм. Первенство с начала года держат вахты старшего помощника капитана тов. Ковалева и третьего механика тов. Нещадимова. Им присуждено звание «Отличная судовая вахта».

Старший помощник капитана тов. Ковалев воспитывает палубную команду в духе высокой трудовой дисциплины и неукоснительного выполнения уставных требований. Он часто проводит беседы на производственные темы, настойчиво совершенствует знания моряков. Матросы тт. Костюченко и Гузунов точно держат судно на курсе, содержат в образцовом состоянии прикрепленные к ним об'екты, умело выполняют любые работы, добиваются экономии материалов.

Машинист тов. Добровольский и кочегар тов. Голохов из отличной судовой вахты третьего механика тов. Пещадимова имеют большой производственный опыт. Пятнадцать лет работает на флоте коммунист тов. Голохов. Он всегда держит пар на марке, экономно расходует топливо. Хорошо знает свое дело и машинист тов. Добровольский.

Когда в начале года из управления Черноморского пароходства сообщили, что пароходу «Белоруссия» запланирован сорокадневный заводской ремонт, моряки этой передовой вахты первыми заявили, что вполне возможно своими силами организовать восстановление ряда механизмов. Это решение было обсуждено на производственном совещании, а затем на судовом собрании. Тщательно обсудив свои возможности, экипаж решил произвести необходимый ремонт механизмов своими силами.

Сейчас машинисты и кочегары ремонтируют детали, устраняют неполадки в механизмах. Они провели средний ремонт дизель-динамо. Лучший стахановец судна электрик тов. Лещенко заменил на палубе электропроводку в тех местах, где она пришла в негодность. Ряд сложных деталей изготовил токарь тов. Котов. Плотник тов. Петыга отремонтировал ряд кают. Во время ремонтных работ машинная команда улучшила техническое состояние машины, увеличила скорость судна на полмили в час.

Во всех этих новых производственных начинаниях видна направляющая рука коммунистов парохода «Белоруссия». Они — передовые люди судна, его лучшие стахановцы. Имена коммунистов можно встретить в списке победителей социалистического соревнования. Имена коммунистов — электрика тов. Лещенко, ремонтного механика тов. Чуприна, кочегаров тт. Коровина и Голохова и третьего механика тов. Пещадимова занесены на судовую доску почета.

Коммунисты не только служат примером в труде, но они проводят большую воспитательную работу, являются организаторами культурного досуга моряков. Капитан тов. Соловьев, его первый помощник тов. Мороз, старший механик тов. Куличенко, третий помощник капитана тов. Подгаецкий и начальник судовой рации тов. Орлов часто выступают с докладами на различные общественно-политические темы. Агитаторы тт. Зимин, Богачев и Белоусов беседуют с моряками о событиях, происходящих на Родине, в странах народной демократии и в капиталистических государствах. На судне организованы спортивные кружки. Особенный интерес вызывают соревнования по шахматам. За последнее время состоялось два шахматных турнира. Первенство завоевал кочегар тов. Коровин. По вечерам в красном уголке моряки смотрят кинофильмы. Здесь демонстрировались «Встреча на Эльбе», «Секретарь райкома», «Как закалялась сталь» и другие фильмы.

Сейчас пароход «Белоруссия» совершает дальний рейс. В пароходство приходят радиограммы о новых производственных успехах. В одном из портов судно приняло 400 тонн сверхпланового груза. Моряки парохода «Белоруссия» настойчиво и уверенно идут к досрочному завершению годового плана перевозок.

Н. АЛЕКСАНДРОВ.

За счастье народа

Более десяти лет я работаю в Бакинском порту. За эти годы порт значительно вырос, целиком механизирован. Сейчас у нас горячие дни. У причалов швартуются суда с лесом, рудой, промышленными товарами и оборудованием. Соревнуясь за досрочное выполнение годового плана, портовики обрабатывают грузы в сжатые сроки.

Империалисты Уолл-стрита хотят прервать наш мирный созидательный труд, они грозятся войной. Но этому не бывать! Миллионы простых людей земного шара поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием. Народ требует обуздания поджигателей новой мировой войны и запрещения атомного оружия.

Бакинские портовики крепят дело мира новыми производственными успехами. Свои обязательства мы подкрепляем плодотворным трудом. Недавно в порт пришел теплоход «Кафур Мамедов». Судно следовало срочно разгрузить. Это задание было поручено мне. Став на стахановскую вахту, я обработала судно досрочно на десять часов. В июле мною раньше срока обработаны пять судов. Таков мой вклад в дело мира.

В. ГУСЕВА,
крановщица Бакинского порта.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

По инициативе коммунистов

К. КОВАЛЕНКО,
парторг ЦК ВКП(б) Одесского порта

Коллектив Одесского порта перевыполнил полугодовой план переработки грузов. Многие суда обрабатывались досрочно. В результате сэкономлено две тысячи судо-часов, что дало возможность дополнительно перевезти десятки тысяч тонн грузов и дать государству свыше 10 тысяч рублей прибыли.

В достижении этих успехов большую роль сыграли коммунисты, возглавившие борьбу за досрочное выполнение производственных планов. Партийное бюро, сочетая партийно-политическую и хозяйственную работу, глубже вникало в вопросы экономики порта, усилило контроль над хозяйственной деятельностью администрации, добивалось повышения ответственности хозяйственного руководства в решении задач, стоящих перед портом.

Используя все средства партийно-массовой, агитационно-воспитательной работы, парторганизация порта призвала портовиков трудиться еще лучше на благо любимой Родины. Коллектив портовиков единодушно стал на стахановскую вахту мира и принял новое социалистическое обязательство — выполнить годовой план грузопереработки по всем показателям ко Дню Сталинской Конституции.

После анализа эксплоатационной деятельности порта в первом полугодии партийное бюро провело общепортовую партийно-техническую конференцию и затем открытое партийное собрание. Свыше 700 человек, передовых людей порта, инженеров, техников, складских работников, диспетчеров, бригадиров грузчиков, крановщиков обсуждали вопросы скоростной обработки судов, вопросы улучшения технологии погрузо-разгрузочных работ.

При обсуждении этих вопросов коммунисты и беспартийные вскрыли все, что мешает в работе, и поставили перед хозяйственным и партийным руководством порта ряд серьезных задач. Стахановцами были выдвинуты ценнейшие предложения о путях практического решения обсуждаемых вопросов. Они подсказали руководству порта, какие помехи нужно устранить и как лучше использовать внутренние резервы порта. Участники конференции показали, что на всех участках, на всех хозяйственных об'ектах порта имеются неиспользованные резервы, которые позволяют значительно повысить производительность труда.

Одним из таких резервов является дальнейшее распространение методов скоростной обработки судов и вагонов при сохранении высокого качества грузовых работ. Именно это поможет уменьшить стояночное время судов и вагонов и снизить себестоимость переработки грузов.

На партийно-технической конференции был поднят вопрос о необходимости непрерывного совершенствования технологического процесса обработки судов с учетом новейших методов производства грузовых работ. Технологический план должен составляться на основе расчета и опыта передовых стахановцев.

Практика показала, что когда обработка судов проводится по заранее разработанному технологическому плану, то достигается наиболее правильная и рациональная организация труда. Это помогает обрабатывать суда досрочно. Так, пароход «Ижора» трижды обрабатывали скоростными методами, в результате было сэкономлено 4,5 суток стояночного времени.

На конференции бригадир грузчиков второго участка тов. Автомонов привел пример, когда его бригада в составе 11 человек и бригада грузчиков первого участка из 17 человек одновременно приступили к обработке двух трюмов одного судна. После подведения итогов рабочего дня оказалось, что бригада тов. Автомонова с меньшим количеством людей выработала вдвое больше, чем бригада грузчиков первого участка. Произошло это потому, что в бригаде первого участка неправильно был организован труд, плохо расставлены грузчики, часть которых много полезного времени потеряла на простоях.

Заслуживает поощрения ценное предложение заместителя начальника первого участка по эксплоатации тов. Хантадзе. Он рекомендовал проводить предварительную комплектацию грузов, предстоящих к погрузке, с учетом конструктивных особенностей судна, его перегрузочных механизмов, расположения грузов в трюмах, тоесть всех тех факторов, которые способствуют ускорению погрузки и обеспечивают скоростную обработку судов.

Участниками партийно-технической конференции и открытого партийного собрания были пред'явлены справедливые требования к руководству порта.

Прежде всего выступавшие товарищи требовали усиления диспетчерского руководства, особенно в ночное время. Был поставлен вопрос об усилении освещения на причалах, об асфальтировании под'ездных путей и т. п. Выявилась необходимость решительного усиления руководства рационализаторским предложением в порту и широкой популяризации опыта передовиков. Дисциплина в работе решает многое. Поэтому было записано, что разработанный и утвержденный план технологической обработки судна считать непреклонным законом для всех работников порта.

Серьезные претензии пред'явили выступавшие на конференции товарищи к управлению Черноморского пароходства. Дело в том, что из-за неудовлетворительного диспетчерского руководства флотом суда часто приходят в порт пачкообразно и подаются под обработку вне графика. Судовые команды подготавливают трюмы для погрузки, когда судно уже стоит у причала, на что уходит много времени. Бригады грузчиков теряют из-за этого часть драгоценного времени. На передовых судах трюмы всегда подготовлены заблаговременно. Надо позаботиться, чтобы это стало законом для экипажей всех судов.

Наблюдаются случаи, когда после окончания грузовых операций суда продолжают непроизводительно простаивать у причалов порта в ожидании комплектования экипажа, получения продовольствия и технических материалов, ремонта и других причин. Все это сводит на-нет весь экономический эффект, достигнутый при скоростной обработке судна. Так, например, досрочно обработанный теплоход «Ногин» простоял у причала 12 часов из-за несвоевременного обеспечения бункера. Пароход «Лермонтов» также был обработан досрочно на 8 час. 50 мин., но после этого он простоял 28 часов из-за необеспеченности судна кадрами. Точно так же пароход «Скадовск» только в ожидании распоряжения о погрузке непроизводительно простоял в порту 9 часов.

Делегаты партийно-технической конференции и участники открытого партийного собрания приняли развернутое решение, направленное на широкое внедрение скоростного метода обработки судов. Выдвинуто требование установить почетное звание «мастера скоростной обработки судов» и организовать постоянно действующие бригады общественного контроля для выявления и устранения причин непроизводительных простоев судов.

Так после творческого обсуждения передовые люди порта по-деловому наметили пути, способствующие успешному выполнению взятых социалистических обязательств — досрочно завершить выполнение годового плана грузопереработок. Коммунисты порта возглавили движение за скоростную обработку судов в Одесском порту.



Агитатор парохода «Вологда» радиооператор коммунист Ф. Захарьин регулярно проводит с моряками беседы на различные общественно-политические темы. **На снимке:** тов. **Ф. Захарьин** готовится к собеседованию, посвященному событиям в Корее.

Фото К. Моисеева.

Соревнование конструкторов

Центральное проектно-конструкторское бюро № 2 успешно выполнило план работ первого полугодия. Большую роль в этом сыграло развернувшееся среди коллектива социалистическое соревнование.

Все усилия инженерно-технических работников и служащих проектно-конструкторского бюро направлены на быстрейшую и высококачественную подготовку технической документации для ремонта и восстановления судов. Кандидат технических наук тов. Козлов разработал скоростные методы обработки металлов. Он выезжал на судоремонтный завод им. Дзержинского для оказания помощи в переоборудовании станков, переводимых на скоростную обработку, прочитал несколько лекций для инженерно-технических работников и стахановцев предприятия о скоростном резании металлов.

Вступив в социалистическое соревнование, инженеры-металлурги тт. Завражин, Айриян и Юдович помогли судоремонтным заводам имени Парижской Коммуны, А. Марти и Дзержинского внедрить новую технологию по отливке деталей для судовых двигателей.

Сотрудники конструкторского бюро успешно работают над механизацией докового ремонта судов. Тов. Дорохов сконструировал высокопроизводительные ротационные электроаппараты для очистки корпусов судов от ржавчины, позволяющие в шесть раз быстрее производить эту работу. Коллектив конструкторов разработал технологический процесс секционной сборки крупных барж с применением автоматической сварки. Это дает возможность значительно ускорить процесс постройки этих барж.

Выполняя свои социалистические обязательства, коллектив Центрального проектно-конструкторского бюро составил нормы расхода материалов на ремонт судов, подготовил справочник для калькуляторов, а также разработал типовые нормы времени на ручные и машинно-ручные работы. Внедрение этих норм повысит производительность труда судоремонтников на 15—20 проц.

Социалистическое соревнование способствует сокращению сроков проектирования. Если в 1948—1949 гг. эскизный и технический проекты крупной сухогрузной баржи разрабатывались в течение одиннадцати месяцев, то теперь на это затрачивается только три месяца.

Вопрос о ходе социалистического соревнования в Центральном проектно-конструкторском бюро недавно был заслушан на заседании президиума Московского городского комитета профсоюза рабочих морского транспорта. Президиум одобрил мероприятия, проводимые профсоюзной организацией конструкторского бюро, и принял решение о перенесении ее опыта в другие проектные организации Министерства морского флота.

С. НИКОЛАЕВ.

Больше внимания пассажирам

Как попасть в отдаленные пункты

Управление Мурманского пароходства составило расписание движения пассажирских судов на летний период. Это расписание имеется теперь во всех отделах пароходства и на морском вокзале. Однако расписанию давно уже никто не верит: пароходов на пассажирских линиях Баренцова моря нет. Они стоят в ремонте.

Часто выходит из графика пароход «Ястреб», обслуживающий линию Мурманск—Поконьга. По распоряжению диспетчерского аппарата пароходства это судно иногда становится на другие линии. Моряки парохода «Ястреб» не имеют возможности своевременно проводить профилактический ремонт механизмов. По этой причине механизмы нередко отказывают в работе. Однажды это судно вышло на линию с опозданием на шесть часов только потому, что в главной машине во время стоянки в порту была обнаружена серьезная неисправность.

Возникает вопрос: почему пассажирские суда в наиболее ответственный период перевозок оказались на ремонте? Об'ясняется это тем, что в пароходстве живут сегодняшним днем. Об этом свидетельствует хотя бы такой факт: пароход «Вологда» давно нуждался в ремонте. Еще в зимние месяцы, когда пассажиров было немного, старший механик парохода тов. Бавро требовал постановки судна в ремонт. Но руководители пароходства, вместо того, чтобы ремонтировать судно, поставили его на грузовую линию. «Спасая» план, эксплоатационные работники не предвидели, что судно выйдет из строя в самую горячую пору навигации. Так оно и случилось. Летняя навигация застала Мурманское пароходство врасплох, подготовки к ней не было.

Механико-судовая служба пароходства не уделяет серьезного внимания ремонту пассажирских судов, часто рассчитывает на уступки инспекции Морского Регистра: авось разрешат выход в море. Случилось, однако, так, что пароходу «Вологда», который давно уже не проходил ремонта, выход в море Морским Регистром был запрещен. «Вологду» пришлось поставить на ремонт.

Из-за того, что суда находятся на ремонте, пассажирам попасть в отдаленные пункты побережья Баренцова моря невозможно: других средств (кроме судов) от Мурманска до отдаленных становищ нет. Многие пассажиры вынуждены неделями сидеть на морском вокзале и безрезультатно ожидать какой-либо «оказии» для того, чтобы выбраться из областного центра. Задерживается также доставка продовольственных и промышленных грузов на побережье.

По всему видно, что у руководителей Мурманского пароходства отсутствует забота о пассажирах. Для подтверждения этого можно привести немало примеров. Недавно пароход «Юшар» (Северное пароходство) после ремонта уходил в Архангельск. Несмотря на это, диспетчерский аппарат пароходства не смог использовать благоприятный момент для отправки пассажиров.

Нет нужды приводить другие факты плохой организации перевозок пассажиров. Руководителям Мурманского пароходства необходимо решительно перестроить практику своей работы, немедленно отремонтировать пароходы и поставить их на линии, обеспечив движение судов по расписанию.

А. ЕЛФИМОВ,
заместитель начальника морского вокзала Мурманского порта.

На морском вокзале нет порядка

Ежедневно сотни пассажиров, едущих с Кавказа в Среднюю Азию, прибывают в Красноводский порт. На морском вокзале имеются залы ожидания, ресторан, комната матери и ребенка, оборудован медицинский пункт.

К сожалению, руководители Красноводского порта не использовали всех возможностей для образцового обслуживания пассажиров. У билетных касс постоянная толчея и беспорядок. Бывают серьезные недоразумения: работники вокзала умудряются продать билетов больше, чем положено. Иногда кассиры продают по нескольку билетов на одно место.

Есть и другие жалобы пассажиров. Места общественного пользования расположены слишком далеко от вокзала, плохо оборудованы, загрязнены. В залах ожидания неуютно и пустынно. В детской комнате нет игрушек.

При морском вокзале есть радиоузел. Вместо того, чтобы передавать интересную информацию о кипучей жизни приморского города или знакомить приезжих с его достопримечательностями, радисты передают одни и те же, всем надоевшие танго и фокстроты или бесконечные об'явления. Редко удается пассажиру получить свежий номер газеты или журнала в красном уголке морского вокзала. Заведующий красным уголком (он же радист) постоянно занят проигрыванием «легкой музыки».

Плохо работает киоск «Союзпечати». По неизвестной причине здесь прекратили продажу газет, журналов и брошюр.

Между красноводскими железнодорожным и морским вокзалами заключен договор на социалистическое соревнование по лучшему обслуживанию пассажиров. Но пока не видно, чтобы красноводские портовики по-настоящему добивались выполнения всех пунктов этого ответственного обязательства.

К. ОРАЗОВ.

Нарушается расписание

Недавно группа пассажиров, ожидавшая в Архангельском порту парохода на Мурманск, попросила начальника каботажной пристани тов. Киселева принять у них багаж:

— А куда вы его отправляете? — спросил начальник пристани.

— В Мурманск, — последовал ответ.

— На Мурманск ни груз, ни багаж пока принять не могу, ибо сам не знаю, когда пойдет по этой линии пароход. Даже и расписания нет!

Когда же откроется Мурманская линия? На это в Северном пароходстве никто не может ответить. Пароход «Державин», который работал на этой линии в прошлую навигацию, все еще находится в ремонте. Когда судно войдет в эксплоатацию, неизвестно. На Архангельском морском вокзале скопилось много пассажиров, которым необходимо ехать в различные пункты Кольского побережья. Склад каботажной пристани забит грузом, и он лежит там месяцами.

Нерегулярно ходят пассажирские суда и по другим направлениям. Раньше мезенскую линию обслуживали два парохода. Теперь на этой линии работает один пароход.

Согласно расписанию пароход «Юшар» должен был начать рейсы по срочной Печорской линии 8 июля. Но пароход «Юшар» после ремонта пришел в Архангельский порт только 17 июля. 19 июля в Печору ушел грузо-пассажирский пароход «Рошаль». Однако это судно почему-то не взяло ни одного пассажира. Такая неорганизованность вызывает законные жалобы пассажиров, которые часто дожидаются отправки по нескольку недель.

Пароход «Мудьюг» с начала навигации сделал всего два рейса по Онежской линии и два по Терско-Кандалакшской. Но для того, чтобы перевезти всех пассажиров, необходимо было сделать в два раза больше рейсов.

Расписание движения пассажирских судов не выполняется. Руководители Северного пароходства не заботятся об образцовом обслуживании пассажиров. Отправляя пароход «Вятка» по Канино-Чешской линии, руководители пароходства даже не заглянули в расписание. Случаи, когда суда уходят не по графику, нередки, поэтому нет ничего удивительного, что пассажиры расписанию не верят.

Б. МОЛЧАНОВ.

Лекционная пропаганда

Большое место во всей политической работе на судах занимает лекционная пропаганда. От правильной ее организации в значительной степени зависит успех воспитательной работы среди моряков.

Мобилизовать моряков на выполнение производственных планов, укрепить трудовую и государственную дисциплину, оказать помощь изучающим историю и теорию большевизма, развить у работников морского флота чувство советского патриотизма — такова почетная задача наших лекторов. Моряки хотят слушать лекции на политические, экономические и научно-популярные темы.

Наличие в штате политотдела Азовского пароходства одного только лектора не дает возможности удовлетворить полностью растущие запросы моряков. Поэтому политотдел решил привлечь к чтению лекций и докладов внештатных лекторов из числа руководящих работников управления Азовского пароходства, Ростовского порта и других организаций.

Эта лекторская группа состоит из 25 человек. За последнее время внештатные лекторы выступили перед моряками с различными докладами и лекциями. Главный бухгалтер пароходства тов. Говель прочел лекции на теплоходах «Н. Морозов» и «Краснодон» о хозяйственном расчете на судах морского флота. Экипажи этих судов с большим интересом прослушали лекции тов. Говеля; было задано много вопросов. После лекций развернулись беседы, в которых принимали участие почти все члены экипажа.

Начальник политотдела пароходства тов. Орехов прочел морякам лекцию «О постепенном переходе от социализма к коммунизму».

Главный диспетчер пароходства тов. Говоров сделал доклад о деятельности пароходства и его задачах. Начальник отдела труда и зарплаты тов. Бербенцев прочел для моряков, самостоятельно изучающих историю ВКП(б), лекцию «Партия большевиков в период подготовки и проведения Великой Октябрьской социалистической революции».

Все лекции предварительно подвергаются обсуждению на совещании лекторов. Здесь даются соответствующие указания, отмечаются недостатки и положительные стороны лекций. Так, в мае и июне были обсуждены: лекция начальника отдела снабжения тов. Терешкина «Социалистическая система хозяйства и ее преимущества перед капиталистической», лекция начальника коммерческого отдела пароходства тов. Холод «Экономика Азовского бассейна и перспективы его развития». Последняя лекция вызвала особый интерес у моряков.

Предварительное обсуждение лекций в политотделе приносит пользу как самому лектору, так и присутствующим на обсуждении товарищам. Политотдел оказывает помощь внештатным лекторам в подборе тем и литературы, а также организует консультации по отдельным вопросам.

Хочется остановиться на одной детали в организации лекций на судах. В крупных городах и областных центрах, где расположено много высших учебных заведений и научно-исследовательских институтов, имеются лекторские группы отделения Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний, можно всегда найти возможность для привлечения работников этих организаций к чтению лекций на судах. Совсем недавно заведующий кафедрой экономической географии Ростовского педагогического института тов. Пальмин прочел на судах Азовского пароходства несколько лекций по вопросам международного положения. Используя летний отдых, на пароходе «Чернигов» побывал преподаватель истории средней школы гор. Ростова тов. Ведерников, который прочел для экипажа лекцию и провел ряд бесед на исторические темы.

Кроме того, нам хотелось бы обменяться на страницах газеты «Морской флот» опытом лекционной работы с политотделами других пароходств и узнать о том, как поставлена у них лекционная пропаганда, чтобы позаимствовать все лучшее, что у них имеется в этой области партийной работы.

Л. КАПЛИН,
начальник сектора агитации и пропаганды политотдела Азовского пароходства.

Начало большой дружбы

Путь к морю у машиниста парохода «Псков» комсомольца Виктора Бойкова мало чем отличается от десятков других молодых моряков, которых встречаешь в Ленинградском порту. Еще в школе с упоением читал он книги о смелых моряках, об их бесстрашной борьбе со штормами и увлекательных приключениях в дальних плаваниях.

Потом завод. Первая проба творческих сил, первые победы, первые радости. Но море звало и манило... Вскоре Виктор попал в мореходную школу. И вот, наконец, первые рейсы в должности кочегара, а затем и дальние плавания. Работал кочегар Виктор Бойков старательно, живо. Не раз, соревнуясь со своим напарником, побеждал его в трудовом состязании.

Так прошел год. Как-то во время рейса к Бойкову подошел секретарь комсомольской организации четвертый механик судна Николай Евсеенок.

— Работаешь ты, Виктор, хорошо, парень грамотный, нужно бы и в комсомол вступать, — предложил он.

Мечта вступить в комсомол была у Виктора Бойкова давно. Но строг был к себе молодой моряк — казалось ему, что недостаточно у него еще знаний, что еще не на полную силу своих способностей работает. Но сейчас, когда секретарь комсомольской организации предложил подать заявление о приеме в комсомол, почувствовал он, как забилось сердце.

На комсомольском собрании товарищи по судну сказали о Викторе Бойкове много хорошего, и когда Николай Евсеенок предложил проголосовать за прием Бойкова в комсомол, подняли руки все комсомольцы. После этого еще лучше стал работать молодой моряк. Две благодарности в приказе капитана по судну получил он за отличное несение вахты.

И вот снова дальний рейс. Во многих портах побывало уже судно. Лаг «Пскова» уже отсчитал после выхода из Ленинграда свыше 8.000 миль, когда пароход, рассекая воды Атлантики, вновь возвращался к родным берегам.

... Вечерело. Николай Евсеенок, сдав вахту, вышел на палубу и невольно остановился, залюбовавшись красотой заката. В океане — штиль. Водная гладь не дрогнет, не шелохнется. Похожий на голубое отшлифованное стекло, океан лежит без конца и края. Небо чистое, бирюзовое, и только на Западе, низко припав к воде, тихо плывут пухлые облака. Косые лучи заходящего солнца, окрасили багрянцем горизонт, облака вспыхнули ярким пламенем, и сразу же засверкала, заискрилась всеми цветами радуги тихая водная равнина. От этого обилия света горизонт будто раздвинулся — так стало широко вокруг!

Проходя на ют, Николай Евсеенок заметил стоящего у борта Виктора Бойкова. Вначале Николай подумал, что Бойков также любуется красотой вечера, но, подойдя ближе, увидел, что лицо молодого моряка задумчиво, взгляд неподвижно устремлен на воду и он совершенно не замечает изумительной прелести заката.

— Что, Виктор, красивый закат? — спросил Евсеенок.

Бойков поднял глаза и равнодушно сказал:

— Красивый...

— А о чем ты сейчас думал?

— Думал, что вот проплавал я уже более двух лет, и красивых закатов насмотрелся, и штормов, и другой всякой там романтики, а вот все же профессия-то наша, морская, не та, какой я представлял ее себе.

— Как это не та? — удивился Евсеенок.

— Да так, несем вахту. Стою я около топок, кочегарю, все у нас исправно и давным давно я знаю, сколько топлива давать на ходу или на стоянке, чтобы экономии добиться, или как быстрее пар поднять и держать его на марке. А что дальше?..

— Эх, ты, романтик, — усмехнулся Николай, — дальше учиться надо...

Бойков посмотрел на Евсеенка и потом недоверчиво спросил:

— Чему же я выучусь, когда мы в порту стоим день, два? Да и кто меня учить станет?

— А чтобы учиться, стоять в порту и не нужно, — спокойно возразил Евсеенок. — Если захочешь учиться на машиниста, мы и учителя тебе найдем. Ты ведь в одной каюте со Старостиным живешь.

— Живем-то в одной каюте, а вот дружба у нас с ним не налаживается. Не станет он со мной заниматься, — ответил Бойков.

Вечером Евсеенок зашел к Николаю Старостину.

— Ты, Коля, сейчас готовишься сдавать на машиниста. Так вот, возьми шефство над Бойковым, занимайтесь вместе.

— Да что вы, товарищ механик! — удивился Старостин. — С Бойковым сейчас просто поговорить—все равно, что выше клотика забраться, а уж заниматься...

Но секретарь комсомольской организации перебил его:

— Так вот ты и должен добиться, чтобы Бойков начал учиться и вместе с тобой сдал на машиниста. Это тебе комсомольское поручение...

Вопреки ожиданиям Старостина, Виктор Бойков взялся за учебу с большой охотой. Казалось, желание овладеть специальностью машиниста целиком поглотило его мысли и время. То и дело расспрашивал он Старостина о непонятном, а потом бегал в машинное отделение, чтобы посмотреть и проверить на практике. Теперь Бойкова часто можно было видеть в машинном отделении в часы, свободные от вахты. Особенно любил он наблюдать за работой старого, опытного машиниста Белякова. Стараясь не упустить ни одного движения, Бойков следил, как машинист ловко на ходу заливал маслом подшипники, тщательно проверял работу вспомогательных механизмов.

Пример Николая Старостина и Виктора Бойкова воодушевил и других комсомольцев. Однажды на комсомольском собрании слово попросил кочегар Дипцев.

— Бойков со Старостиным скоро станут машинистами. Это хорошо. Но я думаю нам нужно добиться, чтобы каждый наш молодой моряк овладел двумя-тремя специальностями.

Дипцева поддержали. Тут же составили список с указанием, кто из комсомольцев какой дополнительной специальностью хочет овладеть. Вскоре под руководством механиков и штурманов в кружках повышения квалификации учились все кочегары, машинисты и матросы. Еще через два месяца Виктор Бойков и Николай Старостин первыми сдали на машинистов второго класса и Бойкова перевели в машинное отделение.

С этого дня многое изменилось не только в работе Виктора Бойкова, но стала полнее, многограннее, интереснее жизнь всего молодежного коллектива судна. Еще раньше моряки парохода «Псков» узнали, что по инициативе экипажа теплохода «Академик Крылов» на Балтике зародилось новое патриотическое движение — передача судовых механизмов и устройств на социалистическую сохранность отдельным морякам. Получив на сохранение определенный механизм, моряк стремился добиться того, чтобы механизм работал без ремонта дольше и лучше, был всегда чистым и исправным.

На «Пскове» эту инициативу сразу же поддержали. Каждый моряк, взяв шефство над определенным механизмом, дал обязательство отлично изучить технику, добиться улучшения ее работы. Вскоре от механиков и машинистов начали поступать предложения по усовершенствованию различных узлов и деталей машины. Собрав эти рационализаторские предложения, старший механик судна А. Лебедев решил прежде всего внедрить усовершенствования Николая Евсеенка. Из усовершенствований, разработанных молодым механиком, особенно ценными были те, которые улучшали конструкцию золотников и поршней двигателя, приводящего в действие генератор динамомашины. При постройке судна золотник и поршень машины были смонтированы без уплотнительных колец, с так называемым лабиринтным уплотнением. После нескольких лет это уплотнение срабатывалось, и машина расходовала большое количество пара. Чтобы избежать утечки пара и экономить топливо, Евсеенок решил заменить лабиринтное уплотнение золотника и поршня уплотнительными кольцами.

Совместно со старшим механиком Николай уже усовершенствовал конструкцию золотников и теперь, решив воспользоваться предстоящей стоянкой в порту, попросил разрешения разобрать один из цилиндров машины, чтобы испытать разработанную им конструкцию поршневых колец.

Пароход вошел в порт в тот самый час, когда механик был свободен от вахты. Прежде чем спуститься в машинное отделение, Николай зашел к судовому токарю и взял у него запасной поршень. На этом поршне вместо лабиринтов были выточены пазы и тщательно пригнаны кольца. Виктора Бойкова Николай застал около машины.

— Давай-ка, Виктор, вместе испытаем поршень с новыми кольцами, — предложил Евсеенок.

— У этих колец есть, по-моему, один недостаток, товарищ механик, — сказал Бойков. — Кромки у них острые и при работе будут создавать на стенках цилиндра царапины. Нужно закруглить кромки.

Мысль была верная. Подумав с минуту, Евсеенок похвалил:

— Молодец, Бойков! Неси кольца токарю. Попроси заточить кромки.

Пока работали, сменились еще две вахты. Поздно ночью машину собрали и испытали. Уставшие, но гордые комсомольцы не хотели расходиться и с каким-то особенным восторгом прислушивались к четкому и размеренному ритму работающего агрегата. И когда в следующем рейсе выяснилось, что расход пара сократился на целую четверть и была получена большая экономия топлива, этот успех пробудил у комсомольцев жажду к рационализаторскому творчеству. Видя это, Николай Евсеенок поделился с моряками своей новой мыслью улучшить смазку рамовых подшипников. Он предложил переставить прокладки рамовых подшипников на особые шпилы. Такое крепление делало прокладки неподвижными, и они уже не могли касаться вращающегося вала и снимать слой масла, находящийся на шейке вала.

После прихода судна в родной порт Николай Евсеенок получил отпуск и в очередной рейс не пошел. Мы шли с ним из порта на Васильевский остров, беседовали на самые различные темы. Но мысли Николая то и дело возвращались на судно— к комсомольцам.

— Очень помогла нам в сплочении комсомольского коллектива совместная работа над усовершенствованием механизмов,—говорил он. — Наш молодежный коллектив оказался трудолюбивым. Большой интерес пробудился у молодых моряков к книгам, спорту, учебе. После того как дружба стала общей, крепкой, улучшилась и воспитательная работа, причем у нас каждый комсомолец стал воспитателем. Взять к примеру того же Виктора Бойкова. Когда мы выбрали его организатором физкультурной работы на судне, то молодой моряк отдался своему новому делу прямо-таки со всей страстью. Он уже провел шахматный турнир, соревнования по стрельбе и гребле. Сейчас все наши моряки — значкисты ГТО.

На этот раз отдохнуть во время отпуска секретарю комсомольской организации так и не пришлось. Постоянно его можно было видеть в управлении пароходства, в порту, на причалах. Задолго до возвращения «Пскова» из рейса Николай уже начал готовиться к его встрече. Он хлопотал о получении нового киноаппарата, о музыкальных инструментах для кружка самодеятельности, о новых книгах для библиотеки, о бутсах для футбольной команды. В лекторском бюро Евсеенку обещали после прихода судна прислать на пароход лекторов.

«Псков» пришел в Ленинград ночью. Николай Евсеенок поднялся на борт одним из первых. Отыскав Анатолия Слонова, заменявшего его в этом рейсе по комсомольской работе, он прежде всего спросил:

— Ну как Виктор Бойков?

— Работает отлично. Сдал в этом рейсе на машиниста первого класса. Думаем ходатайствовать о занесении его имени на доску почета.

Для Николая это было самым радостным известием.

— Молодец парень, получится из него настоящий моряк! — похвалил он.

Когда мы встретились с Евсеенком, он сказал: «Нет большего удовольствия работать для друзей, видеть, какие прекрасные плоды труда приносит дружба».

Чувство дружбы и радость совместного труда — это замечательные качества советского человека. И прекрасно то, что воспитанию этих качеств у молодых моряков секретарь комсомольской организации парохода «Псков» Николай Евсеенок отдает все свои силы, все свое время.

Ан. ПАРЕНЬКОВ.
(Наш спец. корр.).

ЧЕТКО ВЫПОЛНЯТЬ УСТАВЫ — ПЛАВАТЬ БЕЗАВАРИЙНО

Поучительные уроки

Аварийность — большое зло в работе морского флота. Аварии ежегодно приносят государству значительные убытки, на продолжительное время выводят из строя суда. Почему они возникают? Основная причина аварийности — нарушение личным составом уставных требований.

Устав службы на судах морского флота Союза ССР является документом, включающим в себя комплекс элементарных положений, строгое выполнение которых обеспечивает бесперебойную работу судна, его безаварийное плавание. Устав определяет взаимоотношения всех лиц судового экипажа и их производственные обязанности. Однако моряки нередко забывают об уставных требованиях, нарушают их и тем самым создают почву для возникновения аварии. Вот некоторые примеры этого.

Пароход «Ломоносов» при входе в губу Белушью (на Новой Земле) сел на риф. Капитан судна невнимательно выполнял свои обязанности. В наступивших сумерках он принял высокую трубу за один из неосвещаемых знаков створа и указал фулевому неправильный курс.

Если бы капитан выполнил требования статьи 106 Устава службы на судах морского флота Союза ССР, в которой сказано, что капитан обязан «при подходе к месту якорной стоянки заблаговременно ознакомиться с его характерными особенностями по лоции, картам и планам...», то он обратил бы внимание на несоответствие сообщенного им рулевому курса с направлением створа, указанным на карте, и посадка судна на риф не имела бы места.

Однажды пароход «Унжа» сел на прибрежную отмель только потому, что капитан нарушил статью 99 Устава, обязывающую его «тщательно вести счисление пути судна во время плавания...», а также требования статьи 103, говорящей, что при подходе к берегам и опасным местам, при возникновении сомнения в точности счислимого места капитан, не полагаясь на свой опыт, обязан принять особые меры предосторожности и всегда руководствоваться принципом: «считай себя ближе к опасности».

В Уставе сказано: «Капитан обязан следить за всеми изменениями метеорологической обстановки, требуя систематически прогноза погоды и принимая заблаговременно все необходимые меры на случай шторма». Однако капитан шхуны «Л» не выполнил этого требования. В условиях плохой видимости вверенное ему судно оказалось вблизи берега, изобилующего опасностями. Капитан принял решение стать на якорь вблизи этих опасностей. Получив прогноз погоды, предсказывающий усиление ветра, он не принял мер предосторожности. В результате судно, не успев сняться с якоря, потерпело аварию.

Пароход «Сура», не доходя до порта назначения, истратил весь запас топлива, и во время шторма его могло выбросить на берег. На помощь пришел пароход «Мироныч», который взял пароход «Сура» на буксир. Известно, что согласно статье 211 Устава приемкой и учетом топлива ведает третий механик. Третий механик парохода «Сура» Кузнецов плохо выполнил свои служебные обязанности, допустил выход судна в море из порта с недостаточным запасом бункера, а старший механик и капитан не проверили этого.

Было бы ошибочным думать, что аварию могут вызвать только нарушения уставных положений со стороны капитанов, их помощников или механиков. Известно много случаев, когда серьезные аварии с судами происходили по причине нарушения Устава рядовыми членами экипажа.

Так, боцман парохода «Спартак» Юдин своевременно не заметил отсутствия шплинта у пальца ленточного стопора брашпиля. В результате этой «ошибки» боцмана был потерян становой якорь с восемью смычками якорной цепи. Другой пример. Из-за небрежности машиниста тов. Тимина был разморожен блок цилиндра рулевой машины парохода «Сталинабад» при стоянке его в зимнее время в одном из портов. Несмотря на то, что машинист Тимин при вступлении на вахту был предупрежден вахтенным механиком о необходимости тщательного наблюдения за обогревом рулевой машины, Тимин допустил понижение температуры обогрева и этим нарушил требования Устава.

Нередко начальствующий состав судов делит статьи Устава на важные и маловажные с расчетом обращать внимание на выполнение первых, пренебрегая вторыми. Например, требования статей 57 и 265 Устава, обязывающие штурманов и матросов в совершенстве овладеть средствами судовой связи, как правило, относятся к числу второстепенных. Такое пренебрежение «незаметными» пунктами Устава приводит к печальным последствиям.

Зимой около побережья был захвачен штормом небольшой моторный бот, которому угрожала опасность быть выброшенным на скалы. Вблизи одного из населенных пунктов побережья находилось место, удобное для стоянки судна в штормовые погоды. С берега при помощи средств световой сигнализации пытались передать на бот указания, как надо поступать, чтобы войти в укрытие. Но на боте, к сожалению, никто не знал световой азбуки и, считая световые сигналы с берега за предупреждение об опасности, моряки бота удалились от населенного пункта и сделали попытку дойти до закрытого становища. Но в пути мотор судна залило водой, и оно не могло двигаться. Такое легкомысленное отношение к требованиям Устава привело к аварии.

Наоборот, известны примеры, когда добросовестное и пунктуальное выполнение Устава лицами судового состава избавляло судно и его экипаж от крупных аварий.

На пароходе «Азия» во время стоянки в Мурманском порту возник пожар в одной из незаселенных кают. Благодаря тому, что вахтенный помощник капитана тов. Верещагин бдительно нес вахту, он во время обхода помещений заметил дым и немедленно об'явил пожарную тревогу. Быстрыми действиями экипажа очаг пожара был ликвидирован, и судно не понесло никакого ущерба.

Или вот другой случай. Пароход «Вологда» шел в Мурманск, имея на борту свыше сотни пассажиров, среди которых были женщины и дети. Впереди, прямо на курсе судна открылась опасность. Вахтенный матрос тов. Гончаров своевременно доложил об этом, и судно избежало аварии.

Как видно, при четком выполнении моряками уставных требований авария судна почти невозможна. Настоящая же слаженность в работе экипажа может быть достигнута лишь тогда, когда каждый моряк будет честно, с высокой сознательностью выполнять свои обязанности.

Знать в совершенстве Устав, жить и работать по-уставному, — вот то основное, что необходимо для бесперебойной работы судов, для их безаварийного плавания.

А. ДУБИНИН,
начальник морской инспекции Мурманского пароходства.

Об идейном содержании учебников

Одной из важнейших задач преподавателей учебных заведений морского флота является воспитание молодежи в духе безграничной преданности социалистической Родине, делу партии Ленина—Сталина. Они призваны развивать и культивировать животворный советский патриотизм, показывать превосходство социалистического строя над капиталистическим, укреплять у молодежи любовь к своей великой Родине.

С этой задачей, к сожалению, далеко не все преподаватели морских учебных заведений справляются хорошо.

Некоторые преподаватели до сих пор еще недостаточно подчеркивают в учебных материалах роль и приоритет русских, советских ученых. В программе Ленинградского высшего морского училища по курсу «Электрооборудование судовых станций и подстанций» в первом разделе неплохо освещается вопрос приоритета русских, советских ученых. В разделе же «Трансформаторные подстанции» совершенно умалчиваются крупнейшие заслуги в области электротехники русских изобретателей И. Ф. Усагина и П. Н. Яблочкова, открывших принцип трансформатора.

В этом училище доцентом Гинзбургом составлена программа по теоретической электротехнике, которая пестрит иностранными фамилиями. В ней лишь изредка встречаются фамилии русских ученых. В разделе «Трансформаторы» не показано, что изобретение трехфазного тока было открыто русским ученым М. О. Доливо-Добровольским.

Большое воспитательное значение также имеет и рекомендуемая литература. Однако некоторые преподаватели рекомендуют студентам устаревшую и идеологически не выдержанную литературу. В программе «Судовые движители», составленной инженером Кен, был рекомендован учебник Хановича «Сопротивление воды движению корабля», в котором проявлено явное преклонение перед иностранщиной.

Ростовским мореходным училищем по курсу «Электрооборудование судов» рекомендован изданный в 1947 году учебник «Судовая электротехника» Матвеева, в котором имеются крупные недостатки политического и методического характера. Роль русских ученых в развитии русской и мировой электротехники в этом учебнике совершенно не отражена. В разделе «Электродвижение» совершенно не упоминается имя русского ученого Бориса Семеновича Якоби, который является творцом идеи электродвижения судов. В книге Матвеева даже не упоминаются имена таких выдающихся русских изобретателей и ученых, как А. Н. Лодыгин, П. Н. Яблочков, В. Н. Чиколев, В. В. Петров, изобретатель трансформатора И. Ф. Усагин, изобретатель асинхронного двигателя М. О. Доливо-Добровольский и другие новаторы отечественной техники. Вместе с тем автор на протяжении всей книги упоминает десятки иностранных фамилий, которые особых заслуг в развитии науки и техники не имеют.

Все эти факты говорят о том, что руководители учебных заведений, деканы факультетов, заведующие кафедрами и преподаватели не всегда с должной ответственностью относятся к учебному материалу и работают над улучшением его идейного содержания. Преподаватели обязаны неустанно повышать свой идейно-политический уровень, изучать труды классиков марксизма-ленинизма, следить за научными и техническими достижениями в области морского транспорта и народного хозяйства СССР.

Я. ДЕМЕЩЕНКО.

Векторная диаграмма профессора Павленко

В Министерстве морского флота состоялось совещание руководящих инженерно-технических работников совместно с представителями Главной морской инспекции по вопросу о векторной диаграмме профессора Г. Павленко для контроля и регулирования нагрузки судов. С докладом выступил автор векторной диаграммы профессор Г. Павленко. Он сообщил, что применение векторной диаграммы на ряде судов Балтийского, Черноморского и Дальневосточного пароходств значительно облегчило работу судоводителей при составлении грузовых планов, увеличило грузопод'емность флота, повысило техническую культуру его эксплоатации. Диаграмма способствует безаварийному плаванию судов и позволяет выявлять неиспользованные резервы для увеличения об'ема перевозок грузов.

Пользуясь этим ценным эксплоатационным пособием, судоводитель может быстро, при любом расположении груза на судне, определить диферент судна, его осадку и остойчивость. Больше того, диаграмма указывает, соответствует ли расположение грузов на судне правилам Морского Регистра.

На совещании выступили заместитель министра морского флота тов. В. Бакаев, начальник Главной морской инспекции тов. А. Полковский, главный инженер Главюжфлота тов. П. Мачульский, ассистент кафедры организации морских перевозок Одесского института инженеров морского флота тов. Д. Пастернак и другие. Они одобрили векторную диаграмму профессора Г. Павленко, а также указали на то, что массовое распространение на флоте этого эксплоатационного пособия потребует проведения ряда организационно-технических мероприятий.

На совещании была создана комиссия, которой поручена разработка организационно-технических мероприятий по внедрению на морском флоте векторной диаграммы профессора Г. Павленко.

Экипажи судов морского флота активно участвуют в социалистическом соревновании, борются за рациональное использование провозоспособности флота. Но, улучшая использование транспортных средств, необходимо вместе с этим заботиться и о безопасности плавания судов.

В этом отношении существенную роль играет рациональное размещение грузов на судне. Здесь имеется в виду грамотное продольное и вертикальное размещение грузов на судне, определяющее его диферент и поперечную остойчивость.

Как известно, мерой начальной остойчивости судна является величина метацентрической высоты. Судно считается достаточно остойчивым при такой метацентрической высоте, при которой оно выдерживает любые внешние воздействия (шквальный ветер, удар волны, скопление пассажиров на одном борту и т. д.). Неудачное расположение грузов в трюмах может не обеспечить надлежащую остойчивость судна. Отсюда становится понятной важность тщательной проверки положения центра тяжести судна для каждого случая загрузки (прием или снятие груза, прием или расход бункера, посадка или высадка пассажиров, внутренние перемещения грузов на судне и т. д.). Слишком большая метацентрическая высота судна создает ему излишнюю остойчивость, что приводит к большой качке. Резкая качка вызывает вибрацию корпуса судна, намного сокращает срок его службы. Кроме этого, при качке, как правило, портятся грузы. Качка может также явиться причиной тяжелой аварии судна.

К сожалению, у нас еще нередко пользуются грубыми способами для обеспечения остойчивости судов. Так, например, стараются укладывать третью часть груза на твиндечную палубу, а остальной груз — в нижний трюм, принимают постоянный сухой балласт и т. д. Это, конечно, не гарантирует надлежащей остойчивости судна, не дает возможности численно измерить величину метацентрической высоты, а прием сухого балласта, помимо всего, снижает полезную грузопод'емность судна.

Весьма существенное значение в безаварийном плавании имеет также продольное размещение груза на судне и его влияние на диферент. Так, например, при плавании в районе, где небольшие глубины, наиболее рациональной загрузкой судна будет такая, которая обеспечит посадку судна на ровный киль. При этом достигается наилучшее использование грузопод'емности судна. Но если глубины не ограничивают осадку судна, то его диферент, как правило, выгоднее создавать на корму. При этом численное значение диферента для каждого судна может быть установлено на основе тщательного изучения его собственных мореходных качеств. Величина диферента для каждого случая загрузки судна должна быть определена в результате точных расчетов, до начала погрузки судна.

Для того, чтобы судоводители, работники пароходств и инспекции Регистра СССР могли контролировать правильную загрузку судов, необходимо в их распоряжение предоставить средство для простого и наиболее правильного определения остойчивости и диферента судов, позволяющего оперативно следить за их правильной загрузкой. Таким средством является векторная диаграмма контроля и регулирования загрузки судов, разработанная доктором технических наук профессором Г. Е. Павленко.

С помощью векторной диаграммы совершенно отпадает необходимость в производстве длительных и кропотливых расчетов по размещению грузов на судне. Эта задача решается графическим путем, несложно и с минимальной затратой времени. На диаграмме каждое состояние загрузки судна изображается точкой. Всякое изменение состояния загрузки судна (прием или снятие грузов, расходование топлива и т. д.) сопровождается перемещением точки на графиках. На этой же диаграмме нанесена граничная линия безопасных состояний загрузки судна, за которую точка не должна «переходить».

Переход точки за линию сигнализирует о том, что данное состояние загрузки не соответствует правилам Регистра СССР по нормированию остойчивости судна.

Диаграмма дает возможность до загрузки судна установить, какую осадку, остойчивость и диферент будет иметь судно после приема груза. Если первоначально намеченный порядок грузовых операций дает неудовлетворительные результаты, то с помощью диаграммы можно легко определить, как следует переместить груз, куда и в каком количестве.

Результаты всех построений диаграммы после каждого случая размещения грузов на судне фиксируются на с'емных бланках.

Основное достоинство векторной диаграммы профессора Павленко заключается в том, что при всей простоте пользования ею она обеспечивает значительную точность в расчетах по определению мореходных качеств судна при его загрузке.

Д. ПАСТЕРНАК,
ассистент кафедры организации морских перевозок Одесского института инженеров морского флота.

Пренебрегают навигационными правилами

Недавно танкер «Азия» при подходе к Красноводску сел на мель. Произошло это по вине капитана Бондарева. Пренебрегая мерами осторожности, он решил пройти полосу тумана на «авось». В результате танкер, имевший на буксире баржу «Ишимбай», выбросился на песчаную косу. Авария могла быть предотвращена, если бы капитан Бондарев прибегнул к помощи радиопеленгатора и эхолота. За этой аварией последовала целая цепочка других событий.

Как же танкер «Азия» снимали с мели?

Узнав о случившемся, морской агент Каспанкера в Красноводске Забожаев, вместо того чтобы тщательно изучить создавшееся положение, направился выручать потерпевшее аварию судно на теплоходе «Ф. Энгельс», который не приспособлен к спасательным работам. Вследствие этого теплоход «Ф. Энгельс» также застрял на мели у песчаной косы. Необходимо отметить, что тов. Забожаев отвлек это судно от выполнения им своего задания.

В дальнейшем события развивались таким образом. На помощь аварийным судам вышли буксировщик «Молодец» и танкер «Парген». Здравый смысл подсказывал, что оба эти судна могли успешно справиться с возложенной на них задачей. Но, решив застраховать себя (как бы чего не вышло!), тов. Забожаев «на всякий случай» привлек к аварийным работам еще и танкер «Марти», находившийся в районе аварии. Недолго думая, тов. Забожаев дал капитану танкера радиограмму: «Идите в район посадки на мель «Азии».

Танкер «Марти», шедший с грузом, вынужден был стать на якорь. Но, как и следовало ожидать, «Марти», имевший большую осадку, не мог оказать никакой помощи аварийному судну.

Результат этой возмутительной истории таков: 27 часов эксплоатационного времени потеряли танкер «Азия» и баржа «Ишимбай»; теплоход «Ф. Энгельс» — 35 часов, буксировщик «Молодец» — 34 часа, танкер «Парген»—30 часов и танкер «Марти» — 18 часов. Простой подсчет показывает, что все шесть судов были выведены из эксплоатации в общей сложности на 144 часа...

В такой «организации» аварийно-спасательных работ повинна также служба эксплоатации Каспанкера, в частности групповой диспетчер Морозов, не сумевший во-время подсказать, каким путем можно было бы рациональней использовать суда по снятию танкера «Азия» с мели.

Г. СИНЯВСКИЙ.

Привлекать грузы на морской транспорт

Развитие каботажных перевозок между портами Балтийского моря имеет большое государственное значение. Однако до сих пор эти перевозки не заслужили должного внимания у работников морских транспортных и грузоотправительных организаций. А между тем через портовые города Балтийского моря — Ленинград, Таллин, Рига, Вентспилс, Лепая, Клайпеда, Калининград—и многие прибрежные пункты можно пропустить значительное количество каботажных грузов.

Опыт работы в текущем году показал, что у пароходств Балтики имеется достаточное количество среднетоннажных судов, которые выгодно эксплоатировать на перевозках грузов малого каботажа, а у грузоотправителей найдется немало массовых грузов, которые могут быть с успехом переключены на морской транспорт.

К сожалению, до сих пор в портах и в пароходствах перевозкой каботажных грузов, как правило, занимаются от случая к случаю. В свою очередь грузоотправители не стремятся переключать свои грузы на море, больше ориентируются на железную дорогу. А ведь перевозка грузов на судах представляет значительные выгоды.

В грузообороте Рижского порта обработка каботажных грузов занимает видное место. Только в июне этого года обработка каботажных грузов составила значительный процент от всех обработанных в порту грузов. Поток каботажных грузов сам в порты и в пароходства не поступает, его надо организовать. Но зачастую в этом деле встречается много трудностей. Рейсы транспортных судов с грузами малого каботажа, как правило, случайны. Имеются многочисленные факты, когда суда теряют эксплоатационное время в портах в ожидании грузов. Иногда из-за отсутствия грузов суда делают балластные переходы. Только в июне в Рижском порту имели простои в ожидании груза такие суда Эстонского пароходства, как «Сааремаа», «Луч», «Запад». Эти простои порождаются несвоевременной доставкой грузов на речных судах для перевалки их на море и задержкой оплаты грузоотправителям.

Если из Риги суда уходят с полным грузом, то непонятно, почему из Ленинграда в Ригу эти же суда идут в балласте или с 13 тоннами груза, как это было в конце июня с судном «Ракета». Законно возникает вопрос: неужели в Ленинграде нет грузов для прибалтийских портов? Грузы есть, но в Ленинградском порту, видимо, слабо занимаются привлечением местных грузов на воду, считая это второстепенным и кропотливым делом.

Такое положение отрицательно сказывается на выполнении планов экипажами судов, которые занимаются каботажными перевозками. До сих пор по железной дороге перевозятся такие грузы, как строительные материалы, кирпич, лес, некоторые промышленные и продовольственные товары, оборудование и т. п.

У пароходств и портов нет возможности планировать каботажные перевозки без помощи вышестоящих организаций. Такими организациями являются местные областные и республиканские госпланы, руководители которых до сих пор не дают определенных заданий портам и пароходствам на перевозку каботажных грузов, а главное, не обязывают грузоотправителей всемерно использовать морские пути для транспортировки грузов.

Министерству морского флота также следует разрешить вопрос о снижении тарифов по обработке и перевозке каботажных грузов. Морские перевозки грузов являются более экономичными, чем перевозки грузов на других видах транспорта. Поэтому вопрос с тарифами приобретает важное значение.

Назрел также вопрос об организации на Балтике и пассажирских перевозок, хотя бы на первых порах в экскурсионно-туристских целях. Нет сомнения, что найдется немало желающих совершить увлекательную прогулку по морю в летнее время.

Правильная организация каботажных перевозок на Балтике подсказывается самой жизнью и растущей ролью морского транспорта в системе народного хозяйства нашей страны. Привлечение грузов на морской транспорт должно получить широкое развитие. Это будет способствовать успешной борьбе за досрочное выполнение планов.

Ю. ЗАКЛИКОВСКИЙ,
диспетчер Рижского порта.

За последние годы теплоход **«Дмитрий Донской»** прошел десятки тысяч миль в далеких морях и океанах. Экипаж этого судна — один из передовых коллективов советского морского флота. Заступив на стахановскую вахту мира, моряки успешно выполняют порученные им задания. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования работников морского транспорта за второй квартал отмечена хорошая работа экипажа теплохода «Дмитрий Донской». **На снимках** (слева направо): отличная судовая вахта второго помощника капитана, коммуниста тов. **Б. Степанова** (слева), у руля — матрос коммунист тов. **И. Гореликов**, рядом — матрос комсомолец тов. **Ю. Волков**; группа моряков машинной команды за ремонтом грузовых лебедок. Фото В. Богданова.

Чутко относиться к письмам моряков

Работники первого района Лепайского порта написали в Министерство морского флота письмо с просьбой раз'яснить подробнее отдельные положения приказа министра № 420. Послав письмо, они надеялись быстро получить ответ на интересующий их вопрос. Но проходит месяц, другой, третий, а ответа все еще нет. В чем же дело? Проследим путь письма. Он довольно сложен и длителен.

Письмо было получено и зарегистрировано сектором жалоб и заявлений министерства еще 4 мая. И вот с этого дня началось его блуждание по инстанциям. За три месяца у кого оно только не побывало. Было оно у двух заместителей министра — у тт. Хаюрова и Савинова, было у начальника отдела труда и зарплаты тов. Грецкого, у заместителя начальника Главсевзапфлота тов. Мезерницкого. Переходило оно из рук в руки у работников этого главка—тт. Костенко, Забелиной, Радионова. Говорят, что готовилось несколько проектов ответа, и все — неудовлетворительные. А сейчас и след этого письма затерялся где-то в недрах главка.

Единственный ли это случай волокиты с письмами и жалобами работников морского транспорта? К сожалению, нет. По данным сектора жалоб и заявлений министерства, много писем ожидает ответа. К 30 июля за главками и отделами числилось 463 письма, в том числе за Главным управлением кадров 84 письма, за Главным управлением учебными заведениями—52 письма, за Главюжфлотом — 56, за Главсевзапфлотом — 34 письма.

Ежедневно в сектор жалоб приходит 15—25 писем, жалоб, просьб и заявлений моряков. Кроме того, большое количество писем поступает непосредственно в главки.

Письма моряков — это одна из форм связи центрального аппарата министерства с работниками флота. Партия учит чутко относиться к людям, быстро реагировать на каждое заявление, вникать в существо писем трудящихся. Надо уметь за тем или иным частным вопросом, о котором говорится в письме, видеть общие недостатки в работе, большие государственные вопросы.

Однако таким внимательным отношением к письмам моряков не могут похвалиться многие работники аппарата министерства и его главных управлений.

В мае этого года министром морского флота был издан приказ, которым вскрывались недостатки в работе по рассмотрению жалоб и заявлений в аппарате министерства и вводился строгий порядок прохождения жалоб. Вместе с приказом была издана специальная инструкция о порядке их рассмотрения. Министр предупредил начальников главных управлений и отделов и всех работников аппарата министерства, что виновные в проявлении бюрократизма и волокиты при рассмотрении жалоб и заявлений трудящихся будут строго наказаны.

Несмотря на это, серьезного сдвига в отношении разбора писем и жалоб еще не чувствуется. Некоторые письма попрежнему долго разбираются. Разбор отдельных жалоб тянется месяцами. Есть письма, которые должны были бы заставить руководителей главков поглубже заняться некоторыми участками работы. Например, о серьезных недостатках в Тельновском порту сигнализировал капитан порта тов. Буриченко. Начальник железнодорожной станции Лепая тов. Беримец еще в марте сообщил о плохой организации выгрузки вагонов в Лепайском порту, указывал, что его руководство не борется за ускорение оборота вагонов. О неправильном использовании специалистов в Вентспилсском порту написал работник порта тов. Макаров. Главный механик астраханского завода им. К. Маркса тов. Коноваленко сообщил о недопустимой текучести кадров и других неполадках на заводе. О серьезных недостатках в работе Таганрогского завода сигнализировал тов. Семенов. В письмах моряки исходят не из своих личных, а из общегосударственных интересов, желая выправить положение дел на том или ином участке морского транспорта.

Плохо только, что многие письма работников морского флота еще крайне медленно разбираются и разрешаются в министерстве.

В приказе министра говорится: «Категорически запретить пересылку жалоб и заявлений на рассмотрение тех лиц, на действия которых поступила жалоба». А вот письмо тов. Семенова, побывав у ряда руководящих работников министерства, попало в конце концов вместе с материалами комиссии, проверявшей положение дел на Таганрогском заводе, к главному инженеру Главморпути тов. Тютину. Последний оказался в большом затруднении. На него же жалуются в письме и ему же поручено расследовать это дело. И лежит письмо у тов. Тютина без движения уже три месяца.

Приказ министра обязывает заниматься разбором писем начальников управлений и отделов, но бывает, что по вине секретарей отделов жалоба не доходит до начальника или доходит с запозданием. Выходит, что технические секретари решают судьбу письма. Вот, например, 28 июля в министерство поступило письмо машиниста земснаряда «Калининград» тов. Овчинникова. Он просит перевести его на работу на Дальний Восток. Сектор жалоб направил письмо в Главное управление кадров тов. Ромбому. В конце дня письмо вернулось обратно в сектор жалоб, так и не попав к тов. Ромбому. Оказывается, секретарь отдела тов. Ефремова отказалась его принять. На другой день письмо было все же вручено тов. Ромбому, но по вине тов. Ефремовой сутки были потеряны.

О том, что в главках министерства нет еще должного уважения к письмам трудящихся, что отдельные работники не считают разбор заявлений и жалоб первоочередным для себя делом, красноречиво свидетельствует следующий факт. В Главном управлении учебными заведениями одним из лиц, ответственных за письма, является тов. Варшавский. В конце июля сектор жалоб министерства, сделав выборку по карточкам, составил список залежавшихся в главке писем с тем, чтобы выяснить их судьбу. Но тов. Варшавский заявил, что ему некогда сейчас заниматься письмами: кончится совещание начальников морских учебных заведений, тогда можно будет взяться за письма.

Нет достаточного внимания к письмам в аппарате Главсевзапфлота. Письма вручаются исполнителям, а те, уезжая в отпуск или в командировку, перепоручают исполнение дела другим работникам. Поэтому иногда трудно даже установить, у кого же в данное время находится то или иное письмо.

Чем об'ясняется, что в отдельных главках министерства неблагополучно обстоит дело с рассмотрением жалоб и заявлений?

Первопричину надо искать в секторе жалоб и заявлений министерства. Никаких выводов для себя работники этого сектора из многочисленных критических замечаний по их адресу не сделали, всерьез за перестройку своей работы они не взялись. До сих пор нет должного контроля и требовательности со стороны этого сектора. Инструкция о порядке рассмотрения жалоб и заявлений не соблюдается; систематической проверки выполнения жалоб в секторе нет. Большинство контрольных карточек не имеет отметок о проверке; картотека своевременно не расчищается. Не ведется анализ поступающих в министерство жалоб. Жалобы зачастую направляются не по назначению, что создает излишнюю волокиту.

Работники сектора не ставят своевременно перед министром вопроса о привлечении к ответственности конкретных виновников затяжки разбора писем в главных управлениях и отделах министерства.

Руководители сектора тт. Пушкин и Протасов не справляются с возложенными на них задачами; они не в состоянии поставить как следует контроль. У них нехватает квалификации, напористости, авторитета. Между прочим, в приказе министра указано на необходимость укрепления сектора жалоб и заявлений квалифицированными работниками. И это нужно было сделать в короткий срок. Но по совершенно непонятным причинам это распоряжение до сих пор не выполнено.

Надо как можно скорее укрепить кадрами этот важнейший участок и потребовать от руководителей главков и отделов усиления внимания к письмам, жалобам и заявлениям моряков.

А. ЛЫЗЛОВА,
Н. ВАЛОШИН.

Будущие командиры флота



Фото-очерк Л. Тимошенко, М. Юрьева и Б. Боровских

Много лет существует Бакинское мореходное училище. Здесь сотни юношей получили морское образование, стали штурманами, механиками и радиоспециалистами.

Гордостью училища являются его учебные кабинеты и лаборатории, где курсанты изучают навигацию, лоцию, метеорологию, теорию корабля, устройство судовых механизмов. Руками самих курсантов изготовлены десятки моделей—наглядные учебные пособия. При Бакинском мореходном училище давно существует кружок моделистов, который пользуется среди курсантов большой популярностью. Под руководством опытного мастера и автора многих прекрасных моделей морских судов и военных кораблей инженера С. Ерошенко молодежь прекрасно освоила постройку учебных пособий.

Летом курсанты Бакинского мореходного училища покидают стены учебного заведения и отправляются в море, на практику. Они закрепляют свои теоретические знания на учебном корабле «Индигирка» и на судах Каспийского бассейна. Сегодня мы печатаем материалы, рассказывающие о том, как курсанты овладевают высотами морских знаний.



Ветер играет лентами бескозырок. Сегодня у курсантов Бакинского мореходного училища радостное событие — они уходят на практику в море.

Прощальный гудок. Учебное судно «Индигирка» медленно отходит от причала. Легкое дрожание, возникшее где-то внизу, словно ток прошедшее по всему корпусу судна, едва ощутимо отдалось в руках курсанта Мовсума Асадова. Он понял, что заработали машины. Смуглолицый юноша крепко держал штурвал. Его взор устремился вдаль, туда, где море слилось с горизонтом.

Мовсум Асадов лишился родителей в раннем детстве. Советское правительство позаботилось о воспитании мальчика. Он был устроен в детском доме. Потому ли, что детский дом находился у самого берега Каспия, или унаследовал Мовсум любовь к морю от отца, боцмана, так или иначе он решил стать штурманом. Вскоре Асадов поступил в школу юнг. Мовсум проявил себя любознательным и дисциплинированным учеником. Окончив школу, он поступил в мореходное училище.

Два года упорной учебы для него прошли незаметно. Но сколько нового и необычно интересного он узнал. И вот, наконец, сбылась давняя мечта: он за штурвалом! Капитан парохода «Индигирка» тов. Гулиев с удовлетворением отмечает уверенность курсанта. Асадов безошибочно выполняет приказания.

В этот рейс уходило еще около ста сверстников Мовсума Асадова. На борту учебного судна — воспитанники Бакинского, Батумского и Астраханского мореходных училищ.

Наступает утро. Матрос тов. Агаев отбивает в колокол два двойных удара. Начинается физкультурная зарядка. Юноши четко исполняют гимнастические упражнения. Видно, что каждый из них имеет хорошую физическую подготовку. В 7 часов — завтрак. Дежурный по камбузу курсант тов. Аббасов — в белоснежной одежде, с широкой улыбкой на румяном лице, встречает своих товарищей в столовой. Завтрак закончен, начинаются занятия.

Склонившись над штурманскими столами, будущие судоводители ведут прокладку курса судна. В руках курсантов — учебники, лоция Каспийского моря и прокладочный инструмент. Курсанты тт. Груздев, Цыганков, Полянский и другие точно проложили курс парохода «Индигирка».

В машинном отделении старший механик тов. Школенко ведет занятие по уходу за судовыми механизмами.

— Ухаживайте бережно за механизмами, — говорит старший механик, — берегите их, как зеницу ока. Ведь вы — их будущие хозяева...

Жизнь на учебном судне идет своим чередом. Свободные от вахты и занятий курсанты выпускают новый номер стенной газеты, играют в шахматы, домино, читают книги. Но вот с командного мостика донесся возглас:

— Человек за бортом!

По судну разнесся сигнал шлюпочной тревоги. За борт полетели спасательные круги. Вахтенный помощник капитана тов. Огуркин отдает по телеграфу в машинное отделение приказание:

— Стоп машины! Лево на борт!

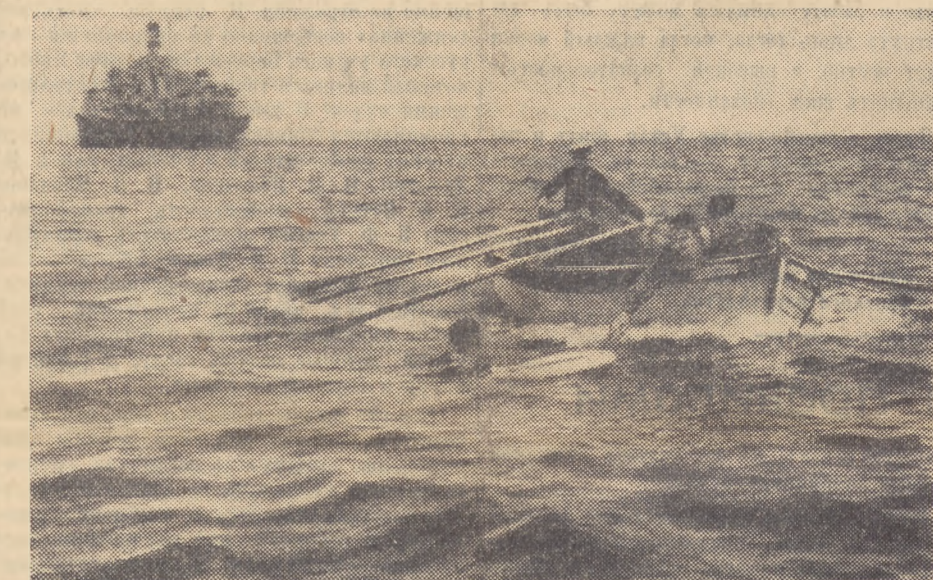
Курсанты выбегают на палубу. Они быстро устремляются к шлюпкам, но в их движениях чувствуется спокойствие. Каждый знает свое место. Курсанты гребут изо всех сил. Вот вперед вырвалась одна из шлюпок. Она поравнялась с «утопающим».

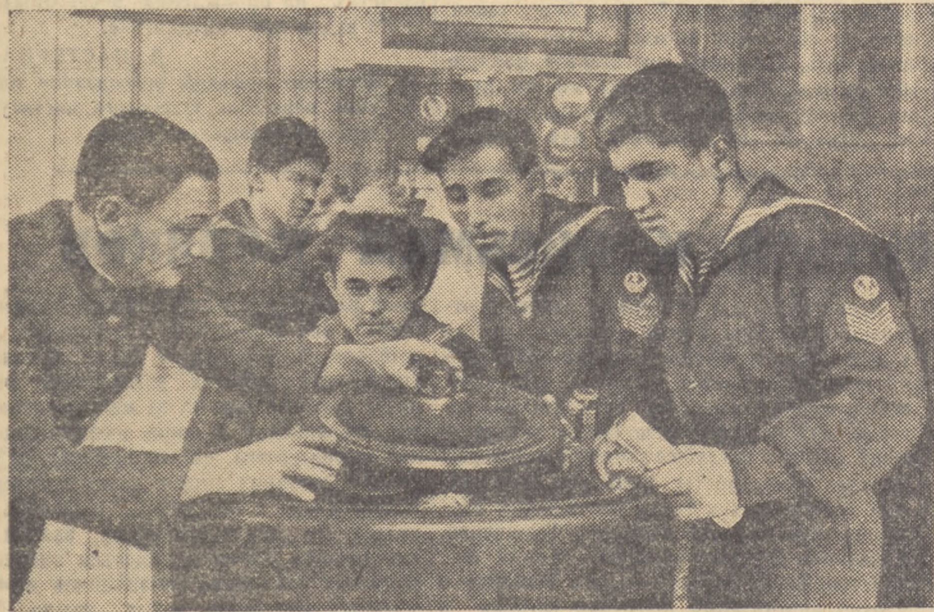
Ночью на траверзе в районе Дербента учебное судно застиг шторм. Волны с грохотом ударялись о корпус парохода.

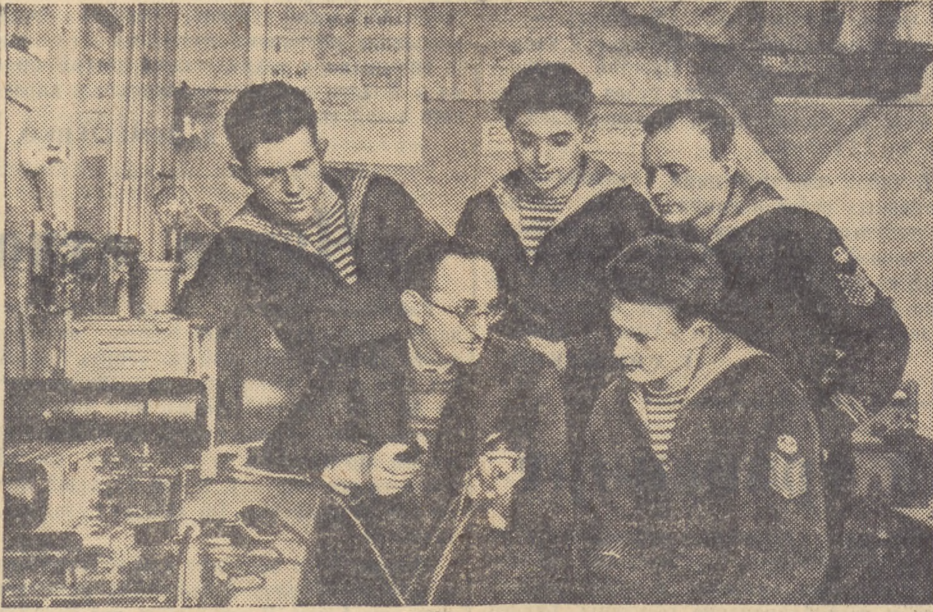
В этот час у штурвала стоял курсант Батумского мореходного училища Элбакидзе. Стройный, сильный, он пристально смотрел вперед.

— Так держать!

— Есть, так держать!







На снимках: наверху — под руководством капитана учебного судна «Индигирка» тов. **Гулиева** будущие штурманы берут высоты солнца; в центре — отличники учебы курсанты **Мовсум Асадов** (слева) и **Левон Элбакидзе** точно ведут пароход по курсу; справа — «Человек за бортом!». Курсанты быстро спустили шлюпку и четко провели учение в море; внизу — в учебных лабораториях и кабинетах молодежь настойчиво изучает морское дело. На практических занятиях у гирокомпаса (слева); курсанты четвертого курса знакомятся с устройством судовой радиостанции.

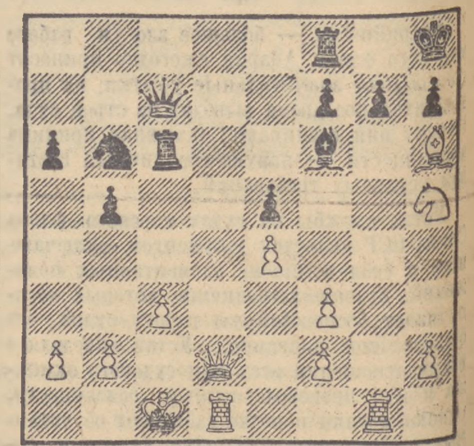
Шахматный радиотурнир

Одной из интереснейших партий недавно закончившегося шахматного радиотурнира была встреча шахматистов парохода «Белоостров» (Балтика) и теплохода «Ильич» (Дальний Восток).

До 8-го хода обе стороны разыгрывали партию по известным образцам шахматной теории, но в дальнейшем балтийцы, игравшие белыми, отошли от теоретических вариантов. Операции их противников в центре и на королевском фланге не проводились по единому плану. После короткой рокировки черных балтийцы немедленно начали переброску фигур на королевский фланг.

Хорошо подготовленная белыми атака началась жертвой слона на 24-м ходу. Начиная с этого хода, балтийцы уже не давали противнику никаких контр-шансов и с большим под'емом провели заключительную часть партии.

1. e4: e5. 2. Kf3; Kc6 3. Cb5; a6 4. Ca4; Kf6 5. d3; b5 6. Cb3; Ce7 7. c3; d5 8. Фc2 (теория указывает 8 Фe2; de 9de с равной игрой) 8. ...Cg4 9. Cg5; de 10. de; C : f3 (черные сдваивают белые пешки, но открывают вертикаль, которую в дальнейшем белые используют для атаки) 11. gf; Ka5 12. Kbd2; Kd7 13. Ce3; c5 14. Cd5; Лc8 15. Лg1; Cf6 16. 0—0—0; 0—0 (короткая рокировка—сигнал для атаки белых. Черным надо было сначала подготовить операции против позиции длинной рокировки) 17. Kf1; Kc6. (Черные полагали, что белые продолжат перевод коня на королевский фланг, и подготовили на 18. Kg3 комбинацию 18... Kd4. Но они не заметили, что белые могут по пути забрать пешку). 18. C : c5; Ce7. (На 18... K : c5 последует 19. C : c6) 19. Ce3; Cf6 20. C : c6; Л : c6 21. Kg3; Фc7 22. Фd2; Kb6 23. Kh5; Kph8 (Черным следовало несколько ослабить напряжение путем 23... Kc4, хотя и в этом случае белые сохраняли преимущество) 24. Ch6! gh (Теперь уже нельзя играть 24... Kc4 из-за жертвы ферзя 25 K : f6 с угрозой Cg7x. На 24... Лg8 последовало бы 25 K : f6; Л : f6 26. C : g7+; Л : g7 27. Фd8+) 25. Ф : h6; Cg5+ (других ходов нет) 26. Ф : g5; Лg6 27. Фf5; Фe7 (белые грозили 28. Л : g6 и Фf6+) 28. h4; Kc4 29. Лg5; Лd8 30. Лd5; Лh6 31. Kpc2, Л : d5 32. ed;



Фc5 33. Kpc1; Фf8 34. Kf6; Лg6 35. K : h7!; Фg7 (На 35... Kp : h7 последовало бы 35 Л : g6) 36. h5!; Kd6 37. Л : g6; fg 38. Ф : g6; Ф : h7 39. Ф : d6.

Черные сдались, и на борту «Белоострова» были приняты радиограммы с поздравлениями не только с победой в этой партии, но и с выигрышем кубка Министерства морского флота.

Н. ПОЛЕВОЙ,
главный судья шахматного радиотурнира.

Спортивное обозрение

За прошедшую неделю состоялось много разных спортивных соревнований. Но особенно высокие результаты были показаны в воскресенье — в День физкультурника. Сто тысяч ленинградцев собрались на новом стадионе имени Кирова. Многолюдно было на киевском стадионе «Динамо», где соревновались легкоатлеты, борцы, теннисисты и баскетболисты. В разных городах состоялись эстафеты. Был проведен автомотопробег по маршруту Тбилиси—Гори—Тбилиси. В Ташкенте открылась республиканская спартакиада.

В Москве состоялись состязания на стадионе «Динамо». Москвичи снова увидели на соревнованиях сильнейших легкоатлетов Венгерской народной республики и СССР. Многие результаты, показанные участниками, превысили всесоюзные и венгерские рекорды. Выдающийся результат зафиксировали судьи в толкании ядра. Легкоатлет Х. Липп (Эстония) установил новый всесоюзный рекорд 16 м 93 см. Следует отметить, что его достижение является лучшим за этот сезон в Европе.

Шумные аплодисменты вызвали выступления 15-летней спортсменки Ирины Туровой. Она участвовала в беге на 100 и 200 метров. Ее результаты — 12,1 сек. и 25,1 сек.—превышают всесоюзные рекорды для девушек. Рекордсменка страны Е. Сеченова, мастера спорта С. Малышина и З. Духович, участвовавшие в тот же день в беге на 100 и 200 метров, не побили результатов юной спортсменки.

Отличные результаты показали Н. Думбадзе и Р. Шумская в метании диска — 50 м 24 см и 47 м 19 см. Оба результата — лучшие в мире за этот сезон.

Заслуженный мастер спорта А. Чудина повторила всесоюзный рекорд в барьерном беге на 100 метров — 11,3 сек.

В футбольном матче, состоявшемся в воскресенье на московском стадионе «Динамо», встретились московская и ленинградская команды «Динамо». Их игра второго круга дала такой же результат, как и в первом. Победили ленинградцы со счетом 2 : 0. Это было первое поражение московского «Динамо» во второй половине чемпионата.

В воскресенье первую победу в играх второго круга одержал московский «Локомотив». Он выступал в Риге против «Даугавы». Матч закончился со счетом 1 : 0 в пользу москвичей. Встречи, состоявшиеся за первые шесть дней августа, дали ряд неожиданных результатов. Еще одно поражение в Грузии потерпел московский «Спартак». На этот раз он проиграл ереванскому «Динамо» со счетом 1 : 2. С крупным счетом выиграла команда ВВС у тбилисского «Динамо» — 5 : 1. Вничью закончился матч московского «Торпедо» и ЦДКА —2 : 2.

Московские яхтсмены разыграли первенство Москвы по парусному спорту. Гонки происходили на Клязьминском водохранилище. Участвовало 85 лучших рулевых Москвы. Среди победителей — молодой спортсмен Ю. Аперов («Водник»). А. Чумаков («Крылья Советов»). Е. Архангельская («Спартак»), А. Кузьмина («Динамо»). Командное первенство выиграл коллектив «Динамо».

В Киеве закончилась первая часть всеармейской спартакиады. Установлено 20 новых всеармейских рекордов — 7 по легкой атлетике и 13 по плаванию. В соревнованиях по легкой атлетике общекомандное первенство выиграли спортсмены Киевского военного округа, по плаванию — коллектив Военно-Воздушных Сил Московского военного округа.

А. СОРОКИН.

Вести из бассейнов

✪ Моряки Дальневосточного бассейна широко развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана перевозок. Экипаж теплохода «И. Сталин» завершил годовой план. Моряки парохода «Зырянин» выполнили годовой план перевозок пассажиров на 119,6 проц. Экипаж парохода «Миклухо-Маклай» во время последнего рейса перевез сверх плана 522 тонны грузов.

✪ В одном из последних рейсов на теплоходе «Львов» совершили морское путешествие в Ялту триста ребят — детей партизан Украины, чьи родители погибли в годы Великой Отечественной войны. Экипаж теплохода «Львов» окружил детей отеческой заботой и создал им все условия для отдыха.

✪ Месяц назад пассажирский пароход «Вологда» был поставлен на ремонт. Своими силами моряки отремонтировали рулевое устройство, покрасили пассажирские помещения, палубные надстройки и лебедки. Под руководством судовых механиков была перебрана арматура котлов. По-стахановски трудились машинисты тт. Иванов, Быченков, боцман тов. Гатетулин и матрос тов. Гончаров.

✪ В Махач-Кала продолжаются игры по футболу на кубок ВЦСПС. На-днях встретились победитель Махачкалинской зоны— команда общества «Водник» с победителем Дербентской зоны — командой «Пищевик». Матч закончился со счетом 4 : 2 в пользу моряков-спортсменов.

Знаете ли вы, что...

... начало образования Земли, когда она представляла собою еще огненно-жидкую массу, уходит в далекие времена;

... около миллиарда лет потребовалось на медленное остывание Земли, на образование твердой корки;

... история Земли изучается учеными по остаткам ископаемых животных и растений, сохранившихся в земных слоях до наших дней;

... высчитано, например, что берег может подниматься или опускаться на три—пять сантиметров в сто лет;

... свинец образуется в результате распада атомов химических элементов урана и тория. Чтобы накопился один грамм свинца в ста граммах урана, нужно 79 миллионов лет;

... в результате этого вычисления ученые установили, что самые древние слои Земли, так называемой архейской эры, насчитывают до полутора миллиардов лет;

... пять—десять секунд нужно для того, чтобы заметить, как передвинулась минутная стрелка. Два—три дня нужны, чтобы заметить рост травы. Нужны тысячелетия, чтобы, не прибегая к специальным инструментам, заметить существенные изменения в очертаниях морей и материков;

... история нашей планеты так велика, что если бы написать книгу о Земле с момента появления на ней жизни и занять каждым столетием лишь одну страницу, то книга вышла бы толщиной около километра.

По следам наших выступлений

«К чему приводит зазнайство» — под таким заголовком в № 50 нашей газеты была опубликована корреспонденция С. Говорова о недостатках в работе Ялтинского порта. Ряд серьезных обвинений был брошен в адрес начальника порта тов. Степанова. В порту состоялось партийное собрание. Отметив наличие серьезных недостатков в деятельности порта, партсобрание вместе с тем отвергло обвинение, брошенное в адрес тов. Степанова. Выяснилось, что автор статьи ввел в заблуждение редакцию. Редакция приносит свои извинения тов. Степанову.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

Повышать квалификацию молодых рабочих

На Канонерском заводе жалуются на недостаток квалифицированных кадров.

— Более пятисот человек у нас молодежи и все это народ, не обладающий достаточной квалификацией и производственным опытом. Это сказывается на выполнении плана, — говорит директор завода тов. Прокофьев.

Почти о том же заявляет и председатель завкома тов. Авдеев. Но директор и председатель завкома не могут об'яснить безответственного отношения заводских организаций к повышению квалификации молодых рабочих.

Ежегодно на завод приходит пополнение из школ ФЗО и ремесленных училищ — юноши и девушки, получившие специальности токарей, слесарей, плотников, маляров. Они полны надежд, что на заводе научатся хорошо работать, станут квалифицированными мастерами своего дела. И с первого же дня появления на заводе они сталкиваются с равнодушием, с безучастным отношением к своему дальнейшему росту и бытовому устройству со стороны руководителей завода.

В июне на завод прибыли из школ ФЗО и ремесленных училищ 70 человек. Общежития для них на заводе не подготовили, а разместили в малоприспособленных помещениях. В комнатах несколько недель не было даже такой простейшей мебели, как тумбочки. Когда их, наконец, привезли, оказалось, что из-за тесноты тумбочки можно поставить не у каждой кровати.

Руководители завода обещали быстро расселить молодежь по общежитиям, но обещание это не выполнено.

Старые производственники тепло встретили молодежь в цехах, проявили подлинное желание помочь ей быстрее освоиться с обстановкой. Иначе поступили работники отдела кадров завода (начальник т. Саженков) и заводского комитета профсоюза. Они не окружили должным вниманием и заботой молодых рабочих. Никто из них не постарался вовлечь их в технические кружки, никто не подумал об организации стахановских школ и курсов. Большинство молодых рабочих предоставлено самим себе. Многие используются не по специальности, но на заводе не обращают на это внимания.

Бассейновая газета «Советская Балтика» и в прошлом и в этом году неоднократно выступала с критикой равнодушно-чиновничьего отношения заводских организаций к молодым рабочим. Газета указывала, что на заводе уже несколько лет подряд не проводится техническая учеба молодежи, не создаются стахановские школы, в заводской библиотеке очень мало технической литературы, что молодые рабочие плохо повышают свою квалификацию и годами не переводятся в более высокие разряды. Справедливая критика и требования газеты покончить с безразличным отношением к подготовке кадров, как говорят, действия не возымели.

Все остается попрежнему. В прошлом году техническую учебу прошло только 136 человек и лишь 22 молодых рабочих получили повышение в разрядах. Еще меньше молодежи вовлечено в технические кружки в этом году. В отделе кадров завода не знают, сколько молодых рабочих за последние месяцы получило повышение в разрядах, и не интересуются этим вопросом.

Недавно Кировский райком комсомола Ленинграда попросил прислать ему сведения по этому вопросу. В заводском комитете ВЛКСМ подсчитали, что в 1950 году из 520 молодых рабочих повышено в разрядах 23 человека. Можно подумать, что заводской комитет комсомола встревожится, проявит инициативу в организации стахановских школ, технических кружков. На заводе много превосходных специалистов-судоремонтников, стахановцев, которые могут поделиться своим богатым опытом с молодежью. Но в комитете комсомола немного повздыхали, отсылая сведения в райком, и тут же обо всем забыли.

Отсутствие заботы о молодых рабочих привело к тому, что некоторые из них не имеют возможности совершенствовать свои знания, повышать квалификацию.

Зинаида Саликова в 1947 году по окончании ремесленного училища получила специальность токаря 5 разряда. С 1947 года она числится по этому разряду на Канонерском заводе, хотя выполняла работы по 6 разряду. В январе этого года ощущался недостаток в строгальщиках. Тов. Саликову перевели на строгальный станок. Затем появилась нужда в фрезеровщиках. Ее перевели на фрезерный станок. Сейчас Саликова обслуживает фрезерный и строгальный станки.

— Не имея специальности фрезеровщика, — говорит тов. Саликова, — я могу обрабатывать только гайки и болтики, в то время, как будучи токарем, я приносила бы заводу больше пользы.

В такое же положение поставлены молодые работницы М. Жирнова, М. Кремнева, Л. Соколова, Н. Селезнева, Н. Глотова, Н. Демидова. Причем тт. Селезнева, Соколова и Глотова на заводе с 1945 года, но им поручают только работы токаря 3 разряда.

Подобные примеры не единичны. Вместо того, чтобы постоянно заботиться о повышении квалификации и росте молодых рабочих, как это делается на всяком советском предприятии, директор Канонерского завода и заводские организации ничего не делают в этом отношении.

В. Курпикова четыре года работала маляром ремонтно-строительного цеха. Ее считали хорошей работницей, но перевод из третьего разряда в четвертый, как это принято на заводе, откладывали с месяца на месяц, из года в год. И вдруг первого июля этого года ее и других девушек маляров— В. Лапину, М. Шкулеву, Л. Кузнецову, Г. Некрасову приказом перевели... в землекопы.

— Мы хотим стать мастерами своего дела, — говорит тов. Курпикова,— но трудно этого добиться на нашем заводе. Мы больше работали на окрябке судов, чем на малярных работах. Меня посылали на плотничные работы и я перестилала полы. Долго ли будем вести земляные работы и чем будем заниматься в дальнейшем — нам неизвестно.

О том же говорят молодые работницы тт. Демидова, Терехина, Коробкина, Чернова и многие другие.

Справедливости ради надо сказать, что руководителям завода за примерами правильного отношения к повышению квалификации молодых рабочих далеко ходить не надо, на заводе они имеются. Например, мастера корпусного цеха тт. Михайлов и Седов старательно обучают молодежь, стремятся передать им все свои знания. Их поддерживает начальник цеха. И большинство молодежи, получившей в этом году повышение в разрядах, — это рабочие корпусного цеха. Но инициатива мастеров тт. Михайлова и Седова на заводе никем не замечена.

Руководству завода следует уделять больше заботы молодым рабочим.

К. ШИРОКОВ.
ЛЕНИНГРАД. (Наш спец. корр.).

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр. Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типография К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02094. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2178.